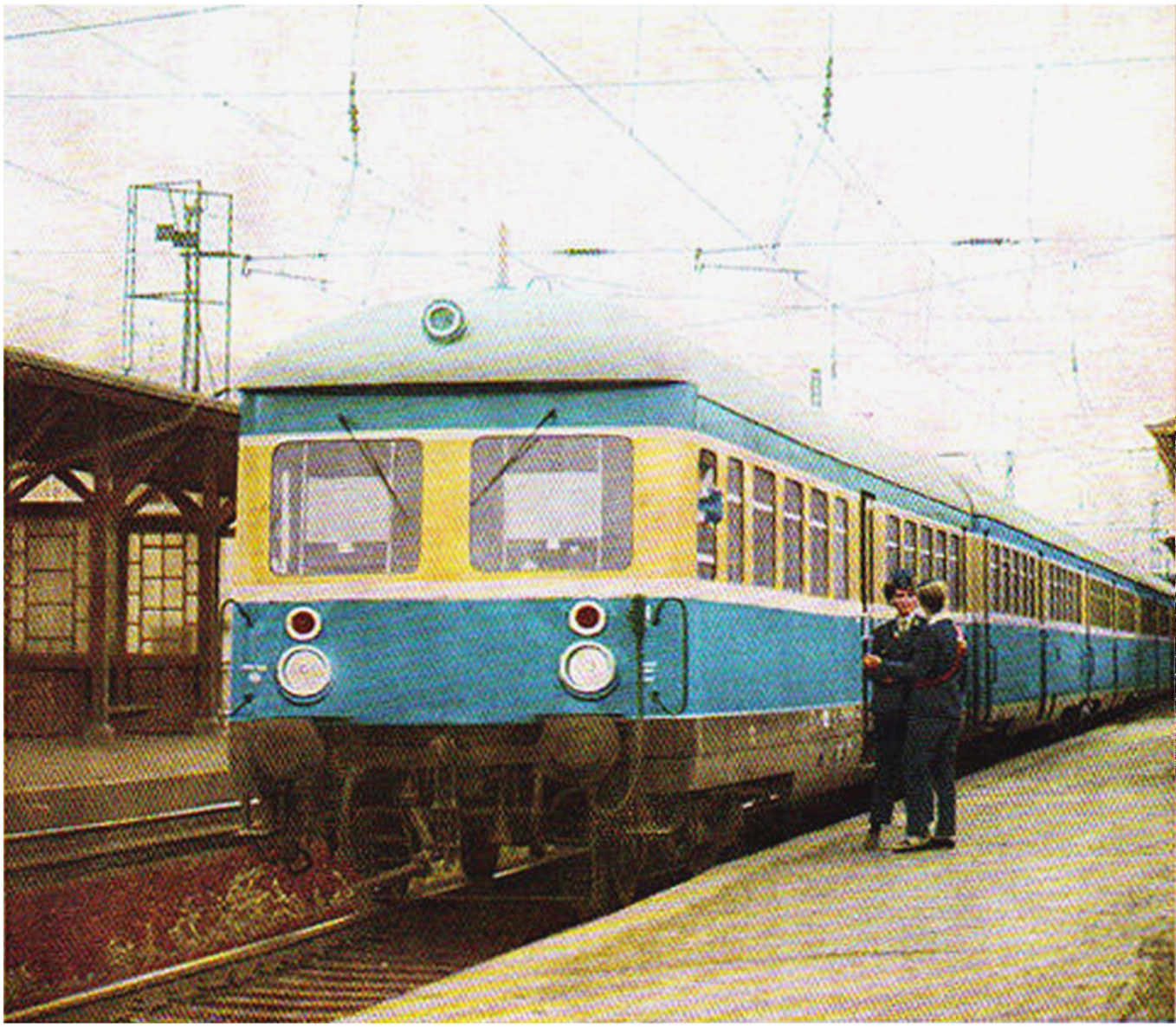
NR. 30/69 · JAHRGANG 9 · M 1.–



das signal

INFORMATIONSDIENST FÜR MODELLBAHNARTIKEL UND MODELLBAU

Es ist so weit!

Auch die Messestadt Leipzig hat nun ihre S-Bahn.

In sieben Monaten angestrengter Arbeit schufen tausende fleißiger Helfer die Voraussetzungen, auf einem 36 km langen herzförmigen Kurs die 19 Haltepunkte rund um die Stadt zu erreichen. Eine ganze „Runde" dauert bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h 61 Minuten.

Das besondere Merkmal zum Unterschied von anderen Schnellbahnen besteht darin, daß in Leipzig fast ausschließlich die bereits bestehende Streckenführung der Reichsbahn verwandt wurde. Die Zugfolge mußte also in den Fahrplan der Reisezüge eingebaut werden. Trotzdem können zwischen 4^{20} Uhr und Mitternacht täglich je 48 Züge in beiden Richtungen verkehren.

Zum Betriebsbeginn gab es als besondere Überraschung für zwei Tage Freifahrten, damit sich jeder mit den Möglichkeiten vertraut machen konnte, die ihm diese neue Bahn bietet. Tausendfach nahm die Bevölkerung die Gelegenheit war, den neuen Verkehrsweg von und zur Arbeitsstätte oder den Naherholungsgebieten zu erproben.

Schmuck in ihrem blau-gelben Kleid, bequem, sicher und modern, das ist sie, die neue Leipziger Stadtschnellbahn.

Aus dem Inhalt:

Modelleisenbahn

Bündnispolitik und Kooperation

Aus dem Verkehrsmuseum

Entwicklung des Doppelstockwagens

Neuheiten 1969

Die Leipziger S-Bahn

Bauanleitung Lok BR 86

Unser Gleisplan TT

Landschaftsgestaltung

Unser Lok-Angebot

Pollo adé

Elektronik-Baukasten

Modellbau und Basteln

Havelkriterium

Bauanleitung „Balsa-Gleiter"

Lizenzträger: Zentrales Warenkontor Möbel und Kulturwaren
108 Berlin 8, Friedrichstraße 154

Chefredakteur: Rainer Kilz, Fachdirektor, Leipzig

Herausgeber: ZWK Möbel und Kulturwaren Berlin

Verlag: Eigenverlag

Lizenzgeber: Presseamt beim Vorsitzenden des Ministerrates der Deutschen Demokratischen Republik

Lizenznummer: 606

Druck: Friebel-Druck KG, 68 Saalfeld (Saale) V 15/17

Mit der redaktionellen Bearbeitung beauftragt:
Kulturwaren-Großhandelsbetrieb Leipzig
Modelleisenbahn
701 Leipzig 1, Nikolaistraße 20–26

Sämtliche Post, die den Informationsdienst betrifft, erbitten wir an vorstehende Anschrift.

20 Jahre DDR

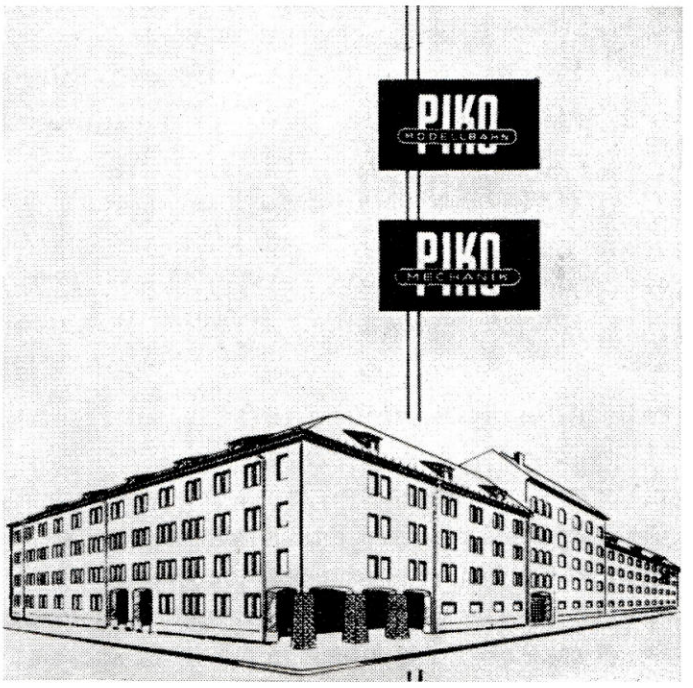
Bündnispolitik und Kooperation

Bilanz einer Entwicklung

Im Vaterland seiner geistigen Schöpfer vollenden wir in der DDR den Sozialismus in der Etappe des entwickelten gesellschaftlichen Systems. 20 Jahre DDR beweisen, daß auch auf deutschem Boden das Kräfteverhältnis sich entscheidend zu Gunsten des Sozialismus verändert. Auf allen Gebieten ist die DDR zu einem bedeutsamen Faktor in Europa geworden. Wachsende internationle Anerkennung charakterisiert diese Entwicklung.

Die Bildung des 1. Deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staates war ein Wendepunkt in der Geschichte des deutschen Volkes. In den zwei Jahrzehnten seines Bestehens hat sich die DDR unter Führung der Partei der Arbeiterklasse im Bündnis mit allen werktätigen Schichten allseitig entwickelt und gefestigt, gibt ihren Bürgern soziale Sicherheit und die Gewißheit einer friedlichen Zukunft.

Große Anstrengungen haben die Werktätigen im Industriezweig Spielwaren nach 1949 zur Wiederaufnahme der Produktion unternommen, die sich zunächst nach alter Tradition vollzog. Damals bestand auf dem Territorium der DDR keine Modelleisenbahn-Produktion. In Einzelfertigung produzierten in den ersten Nachkriegsjahren die Firma Ehlke, Dresden und Firma Herr, KG Berlin kleine Stückzahlen. Die eigentliche Serienfertigung nahm im Jahre 1949 der VEB RFT Gerätewerke im damaligen Chemnitz auf. Nach der Verlagerung der Piko-Produktion im Jahre 1952 zum VEB EIO Sonneberg wurde in Verwirklichung des Programms zur Entwicklung der Spielzeugindustrie im Bezirk Suhl die HO Modellbahn-Produktionn 1962 im neugebildeten VEB Piko zusammengefaßt. Mit dieser beträchtlichen Erweiterung der Produktionskapazität für das Piko-Programm, dem im Jahre 1966 die Übergabe eines modernen sechsstöckigen Fertigungsgebäudes in Berlin für das Zeuke-TT-Programm folgte, war die Einführung moderner Technologien verbunden. Die Erweiterung und Modernisierung der Betriebe erfaßte den gesamten Industriezweig Spielwaren und löste damit ab 1959 die verbreitete handwerkliche Fertigung weitestgehend ab. Während 1960 in der



Spielzeug-Industrie des Bezirkes Suhl nur 3 Ingenieure tätig waren, verfügt heute der gesamte Industriezweig über 320 ausgebildete Hoch- und Fachschulkader und eine eigene Ingenieurschule. So vollzog sich eine großartige Entwicklung, die ihren sichtbaren Ausdruck in der sich ständig erhöhenden Produktion und des Exports findet. Die Bildung leistungsfähiger Kombinate bestimmt heute das Bild, um die Aufgaben der Konzentration zur Steigerung der Effektivität erfolgreich zu leisten.

Hervorragende Ergebnisse haben die Werktätigen im Wettbewerb zu Ehren des 20. Jahrestages ihrer Republik erzielt. Das Angebot zur Versorgung der Bevölkerung wurde beträchtlich verbessert und stabil gestaltet. So ist das hohe technische Niveau unserer Exponate, das wir auf der Herbst - Messe 1969 antreffen, ein überzeugendes Spiegelbild einer erfolgreichen 20. jährigen Entwicklung, in der die DDR zu einem modernen Industriestaat und geachteten internationalem Partner aufstieg.

Internationale Spezialisierungsvereinbarungen der Modellbahn-Industrie

Ein Höhepunkt der internationalen Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Modellbahn-Produktion ist zweifellos die im Jahre 1968 mit der UdSSR abgeschlossene Spezialisierungsvereinbarung, wonach unsere Modellbahn-Industrie den Bedarf des sowjetischen Marktes in den Baugrößen H 0, TT und N zu befriedigen hat. Weitere langfristige Abkommen mit Polen, der ČSSR und Ungarn ermöglichen den Herstellerbetrieben aller Eigentumsformen eine hocheffektive Qualitätsproduktion in großen Losserien. Zugleich kommt darin die Anerkennung der Qualität unserer Erzeugnisse zum Ausdruck, die in vielen Städten der Partnerländer als Spezialitäten aus der DDR und Verkaufsschlager angeboten werden.

Entwicklungsstand der Produktivkräfte und Vervollkommnung der Produktionsverhältnisse

Der Entwicklungsstand der Produktivkräfte zwingt uns zur weiteren Vervollkommnung der Produktionsverhältnisse. Im Erzeugnisgruppenbereich Modelleisenbahn und Zubehör ist die Lage durch eine besonders hohe Zersplitterung charakterisiert:

Betrieb	Beschäftigungsanzahl			Anteil an der Produktion
		unter 20	unter 50	
VE-Betriebe	6	—	—	40,3 %
halbstaatliche	20	7	11	49,5 %
PGH'n	8	6	7	3,5 %
priv. Industrie-Betriebe	10	5	10	5,3 %
priv. Handw.-Betriebe	16	16	—	1,4 %

Diese Zersplitterung der Produktivkräfte bewirkt beträchtliche Niveauunterschiede in der Kostenstruktur, Arbeitsproduktivität und der Effektivität der Betriebe. Der Kampf um hohe Arbeitsproduktivität und niedrige Kosten ist aber von großer Bedeutung für die Erzielung eines hohen Nationaleinkommens. Zudem zwingt uns die Arbeitskräftesituation zu hochproduktiven Lösungen.

Sozialistische Großproduktion, fortgeschrittene Technologie und die Grenze des Kleinbetriebes

Aus dem ständig zunehmenden Tempo wissenschaftlicher Entdeckungen und ihrer schnellen technologischen Umsetzung ergibt sich, daß sich die Erneuerung der Sortimente, die Herstellung neuartiger und besserer Waren und Anwendung des neuesten Erkenntnisstandes entsprechender Technologien in viel kürzeren Zeiträumen vollziehen muß. Dieser sich objektiv vollziehende Prozeß der Reproduktion auf einer immer höheren Stufenleiter schafft neue Bedingungen. Der technische Fortschritt macht die Großproduktion mit der Großserie unter Anwendung fortgeschrittenster Technologien zum bestimmenden Faktor. Diese Technologien haben die Eigenschaft, bei hohen Losgrößen zwar eine große Effektivität zu erzielen, aber hohe Investitionen zu erfordern. Sie setzen auch höhere Maßstäbe für höhere Qualitätsbestimmungen, die mit herkömmlichen Verfahren einfach nicht mehr zu erreichen sind und zu Preisabschlägen führen. Den meisten dieser kleineren Betriebe fehlen aber die Mittel. Sie erwirtschaften oft nicht mehr als 5000,– Mark jährlich für die einfache Reproduktion.

Welche Perspektive haben unter solchen Umständen die Klein- und Mittelbetriebe aller Eigentumsformen? Für die kleineren volkseigenen Betriebe ist das auf eine relativ einfache Art zu lösen. Viel komplizierter ist es dagegen bei den Betrieben der anderen Eigentumsformen, und nur das Bündnis zwischen der Arbeiterklasse und den übrigen werktätigen Schichten zum Ausgangspunkt zu nehmen, führt zur richtigen Beantwortung der Frage nach der Perspektive dieser Betriebe.

Konkreter Ausdruck des Bündnisses ist die Einbeziehung und die Mitbestimmung der privaten und halbstaatlichen Betriebe in den Prozeß der volkswirtschaftlichen Reproduktion mit dem Ziele, bei Wahrung ihrer juristischen Selbständigkeit und Verantwortung die kooperativen Beziehungen so auszubauen, daß eine optimale Effektivität und Zuwachs an Nationaleinkommen erreicht wird. Gewiß will der Entschluß erst gefaßt sein, in einigen Fällen nicht mehr mit Finalprodukten und eigenem Firmenzeichen auf dem Markt vertreten und dafür Kooperationspartner zu sein. Aber welcher mittelständige Kleinbetrieb im kapitalistischen Wirtschaftssystem hat unter den Bedingungen des Konkurrenzkampfes überhaupt eine solche Wahl?

Sozialistische Gemeinschaftsarbeit – Weg in die Zukunft

Unter unseren Produktionsverhältnissen wird kein Betrieb allein gelasssen, jeder findet seinen Weg in die Zukunft, der nur der Weg der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit sein kann. Dieser sich hauptsächlich im Rahmen der Erzeugnisgruppe vollziehende Prozeß ist ein Ausdruck angewendeter sozialistischer Demokratie bei der Leitung der volkswirtschaftlichen Reproduktion. Das kann jedoch nicht die Garantie für diese oder jene Produktion bedeuten. Bündnispolitik und sozialistische Gemeinschaftsarbeit kann nicht bedeuten, Konservierung rückständiger Fertigungsmethoden einzelner Betriebe! Solche Betriebe, die hinter der Entwicklung der Produktivkräfte, den Umwälzungen in der Produktion und notwendigen Veränderungen im Angebot zurückbleiben, müssen sich im Wege der Kooperation bemühen, Anschluß an das geforderte Niveau zu finden. Wir werden ihnen dabei helfen, ihren Platz im ökonomischen System des Sozialismus zu finden.

Initiativen zur Weiterentwicklung der Erzeugnisgruppenarbeit Modelleisenbahn und Zubehör

Der VII. Parteitag der SED hat auf diesem bedeutsamen Gebiet der Wirtschaftsführung neue Maßstäbe gesetzt. Auf der Grundlage einer Dokumentation der Bezirksleitung Suhl wurden auch in der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahn und Zubehör neue Initiativen ergriffen, die sehr richtig von strukturpolitischen Erwägungen und Schwerpunkten ausgehen. So wurde durch die erzeugnisgruppenmäßige Planung und Bilanzierung und die Abstimmung der Neuentwicklungen zwischen den Betrieben verschiedener Eigentumsformen die Effektivität der vorhandenen Entwicklungskapazitäten erhöht, die Entwicklungszeiten verkürzt und das Angebot zugkräftiger Neuerscheinungen zusätzlich bereichert. Die Resultate spiegeln sich in der Neuheitenschau zur Herbst-Messe 1969 umfassend wider und erfüllen viele Wünsche des Binnenhandels und der Exportkunden.

Wenn der Binnenhandelsumsatz Modelleisenbahn in den letzten 5 Jahren um 160% gestiegen ist und der Export in das sWG im gleichen Zeitraum sich vervierfacht hat, so ist dieses Wachstumstempo unserer Modellbahnindustrie nur denkbar durch die Nutzung der vorhandenen Kapazität aller Betriebe, ihre sinnvolle Einordnung in den Reproduktionsprozeß im Rahmen der allseitigen Kooperation mit Hilfe der Erzeugnisgruppenarbeit.

Beispielgebend für die umfassende Entfaltung der Kooperationsbeziehungen innerhalb der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahn sind dabei die Betriebe

Piko / Stein
Zeuke / Gützold
Piko / Schicht
Modell- und Plastspielwaren-Kombinat / Herr KG

Wir sprachen darüber mit Herrn Herrmann, Komplementär der Firma Herr KG, der erfolgreich in der Herstellung von Miniatur-Fahrzeugen 1:87 mit dem VEB Modell- u. Plastspielwaren-Kombinat Annaberg-Buchholz kooperiert. Dabei ergeben sich so vielseitige ökonomische und ideologische Aspekte, die im Interesse der Verbreitung dieser Beispiele eingehender ausgeführt werden sollten, als es der Rahmen dieses Artikels zuläßt. Wir werden daher im nächsten Heft darüber eingehender berichten. Einer der Erfolge der engen Kooperation jedoch – und das wollen wir jetzt schon aussprechen – wird dem Handel und unseren Kunden sehr zur Freude zur Leipziger Herbst-Messe in Form einer interessanten Neuheitenpalette von Straßenfahrzeugen 1:87 begegnen. So wirkt sich die Organisierung der sozialistischen Gemeinschaftsarbeit zum Nutzen aller aus. Ihre weitere Entfaltung und Durchsetzung auf breiter Basis ist unerläßliche Voraussetzung, um die großen Ziele in der weiteren Verbesserung der Versorgung des Binnenhandels und der Exportmärkte mit Modelleisenbahnerzeugnissen zu erfüllen.

Durchdringung aller Phasen des Reproduktionsprozesses

Aus dieser komplexen Aufgabenstellung ergibt sich, daß die Kooperation nicht mehr nur auf die Produktionssphäre begrenzt wird, sondern alle Phasen des Reproduktionsprozesses einschließen muß, also auch Maßnahmen zur stärkeren Konzentration des Absatzes und der zentralisierten Zusammenarbeit mit den Binnen- und Außenhandelsorganen. Die weitere Qualifizierung der kooperativen Zusammenarbeit erfordert auch vom Handel eine hohe Wissenschaftlichkeit der Planung, die Ausarbeitung von Prognosen über die Entwicklung des Verbrauchs, der Einkaufsgewohnheiten, der Entwicklung der materiell-technischen Basis und der Organisation des Handels, um die Schaffung dauerhafter Systemlösungen mit hoher volkswirtschaftlicher Effektivität vorzubereiten und damit den Wirkungsgrad des Handels im Gesamtsystem der Volkswirtschaft weiter zu erhöhen.

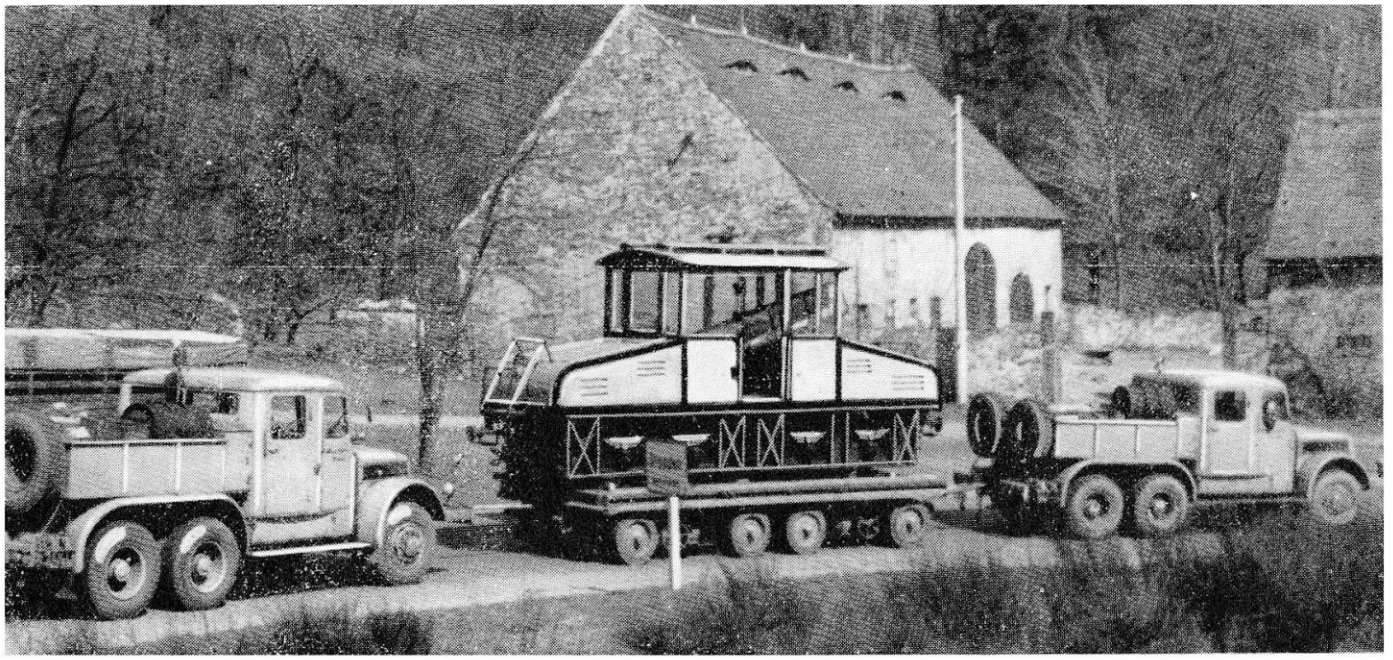
k

Aus dem Verkehrsmuseum in Dresden

Die letzte Fahrt der Meißner Straßenbahnlokomotive

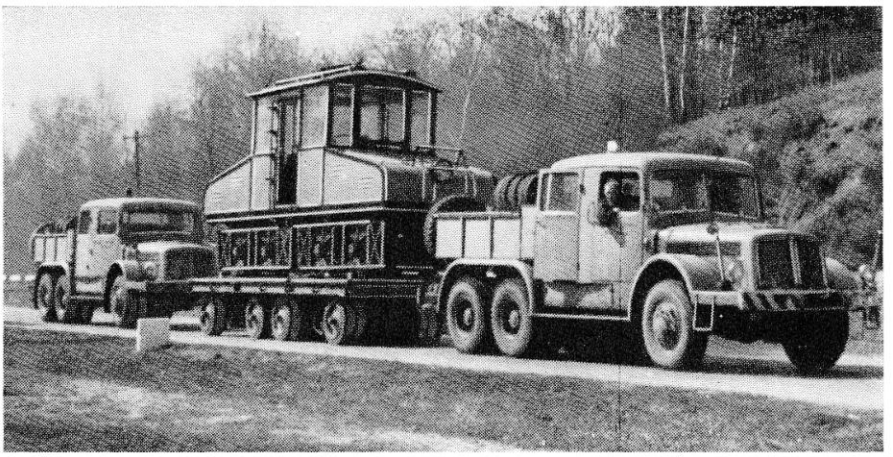
Bei der Gründung der Meißner Straßenbahn-Gesellschaft 1899 waren sich die Stadtväter darüber einig, daß der Personenverkehr allein nicht rentabel genug sei. Man suchte nach Mitteln und Wegen, auch den Güterverkehr auf die Gleise zu lenken. Das Triebischtal mit seiner keramischen Industrie, der Meißner Elbhafen und der Sächsische Staatsbahnhof im Triebischtal sowie der Hauptbahnhof in Meißen-Spaar auf der anderen Elbseite schienen dafür wie geeignet. Die engen Straßen in der Altstadt zwangen zur Anwendung der 1-m Spur. Dadurch kam es zu dem bekannten Rollblock-System. Als Zugmittel beschaffte man eine zweiachsige Bo und drei vierachsige Bo-Bo Elektrolokomotiven. Fleißig schleppten diese Lokomotiven auf den Rollblöcken 3 – 4 vollspurige Güterwagen zu den Fabrikanschlüssen und sonstigen Abnehmern.

1934 begann der Brückenbau über die Elbe. Dem Zug der Zeit folgend wurden in diese Brücken keine Gleise mehr eingelegt. Somit mußte der gesamte Personen- und Güterstraßenbahnverkehr über die Elbe eingestellt werden. Die Güterstraßenbahn verlor dadurch ihre Überladestelle mit der Deutschen Reichsbahn in Meißen-Spaar. Einige Zeit später stellte man den Personenverkehr ganz ein. Da Personen- und Güterstraßenbahnverkehr die gleichen Gleise benutzten, entfiel nun die Behinderung durch den Personenstraßenbahnverkehr. Gleise der Hauptstrecke wurden z. T. zu Abstellgleisen und ermöglichten der Güterstraßenbahn das zwischenzeitliche Abstellen von aufgebockten Güterwagen. Für die Güterstraßenbahn war das eine Erleichterung.

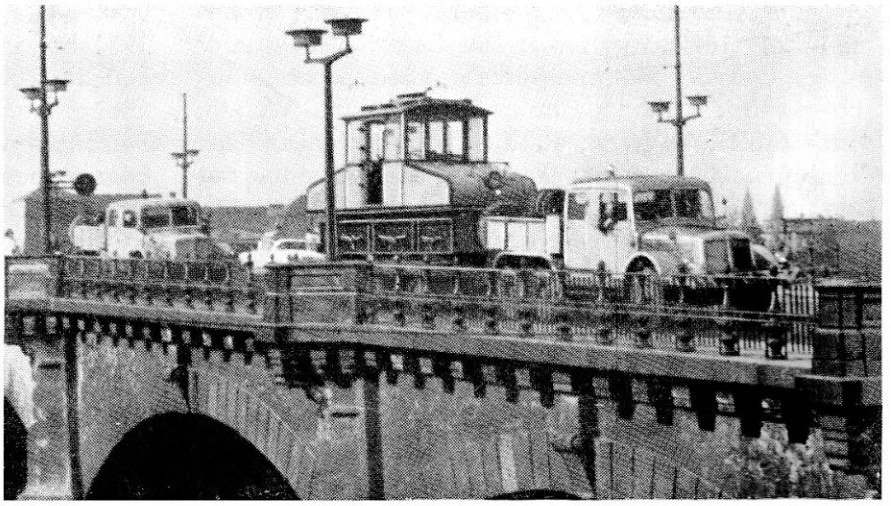


Die „Schiebelok", die zweite Tatra-Zugmaschine hilft, den Berg am Auer zu bewältigen.

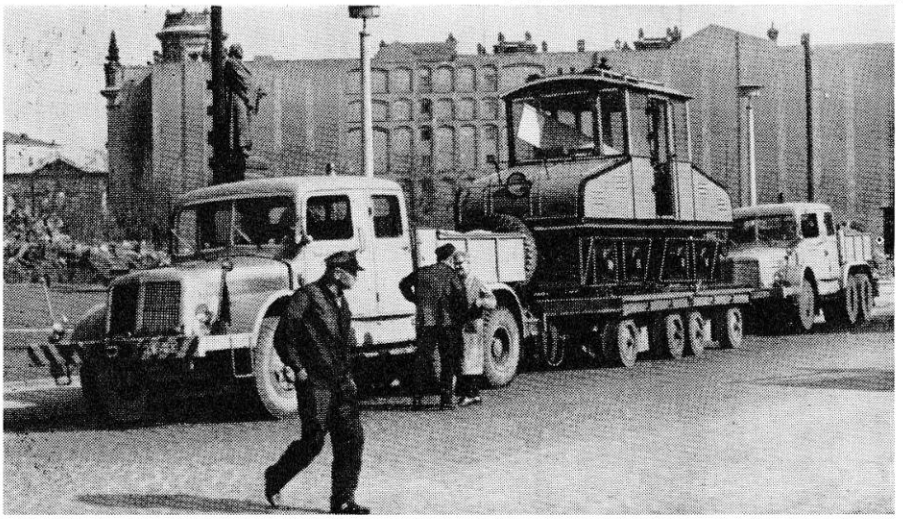
Bald jedoch behinderte diese Betriebsweise den Kraftverkehr erheblich. Die starken Transporte zu den keramischen Fabriken verschoben allerdings den Einstellungstermin der Bahn immer wieder. Am 2. 1. 1968 war es dann soweit. Die Straßenbahnlokomotive Nr. 3 fuhr zum letzten Mal auf den Gleisen durch die Straßen von Meißen. Die meisten Bewohner hatten von der Betriebseinstellung nichts



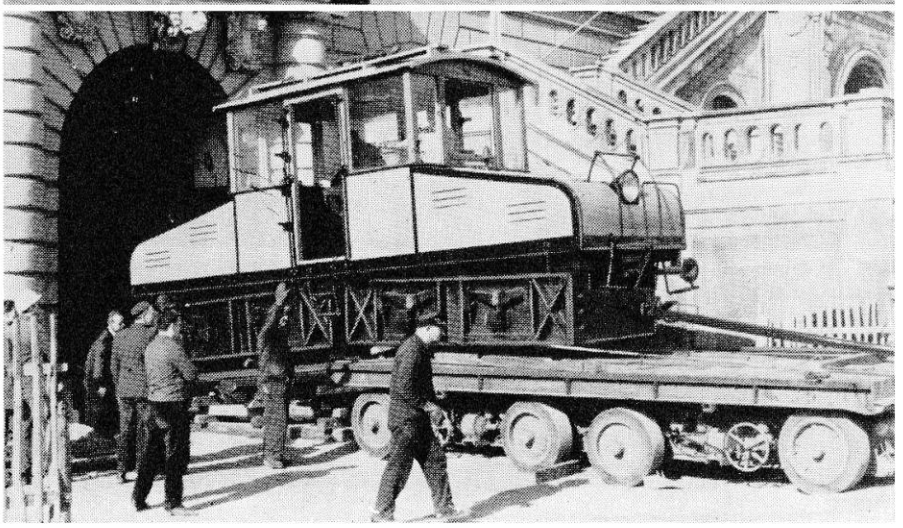
Die Straßenbahnlokomotive auf der Autobahn Dresden – Berlin



Zum letzten Mal wird die Elbe auf der Brücke der Einheit in Dresden überquert

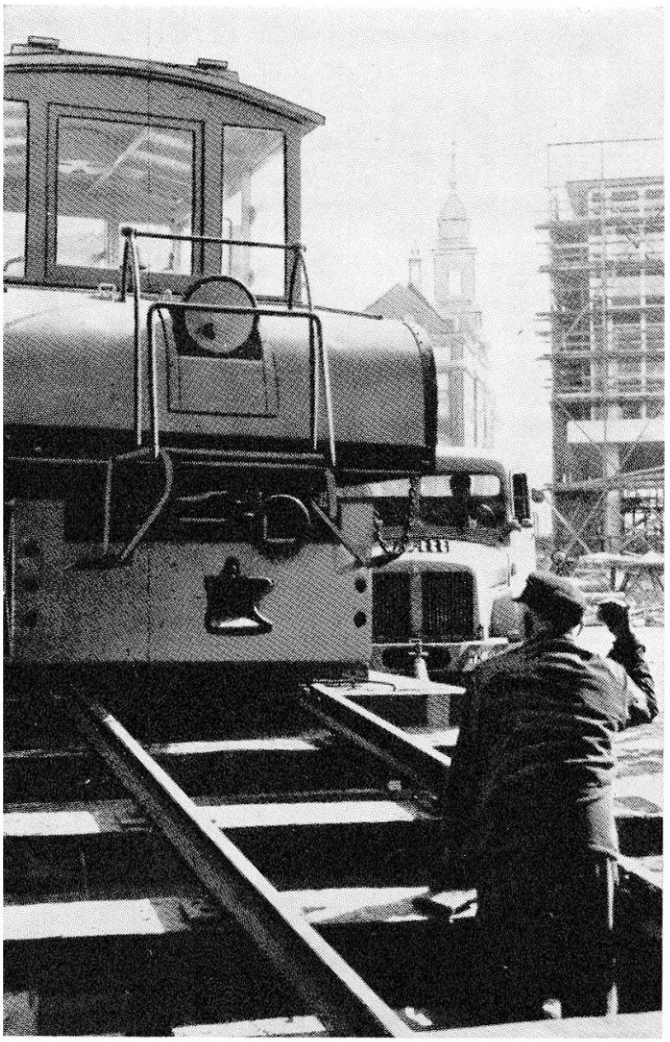


Die letzte Fahrt bis zum Verkehrsmuseum Dresden ist fast beendet; nur noch die Rangiermanöver zur Absetzrampe sind erforderlich.



Rangierarbeiten mit der Tatra-Zugmaschine und dem Straßenroller an der Absetzrampe vor dem Verkehrsmuseum

bemerkt. Erst nach und nach begannen die sichtbaren Demontagearbeiten. Auch das Ende der Lokomotiven schien besiegelt. Sie sollten verschrottet werden. Die Mitarbeiter der Meißner Güterstraßenbahn bemühten sich gemeinsam mit Mitarbeitern des Verkehrsmuseums Dresden um die Erhaltung einer Lokomotive. Somit kam es zu der letzten Fahrt der Lokomotive Nr. 3 am 9. 4. 1969 über die Elbe. Diesmal allerdings nicht auf eigenen Rädern. Ein Schwerlastfahrzeug der Deutschen Reichsbahn übernahm den Transport. Bis es jedoch so weit war, gab es noch viel zu tun. Die Lokomotive mußte „museumsreif" vorgerichtet werden und sollte im „alten Glanz" neu erstehen. Hier erscheint das Wort Rekonstruktion in seiner eigentlichen Bedeutung: „Wiederherstellung der Ursprungsform von 1899". Alte Pläne und Bilder wurden gesucht und gefunden und viele Besprechungen und Überlegungen gingen dem Arbeitsbeginn voraus. Die im Laufe der Jahre erfolgten Umbauten und sogenannten Verbesserungen wurden beseitigt. Es verschwanden die Türen und die Scherenstromabnehmer, es erhielten die Lampen ihre alte Form und die Stange (Stromabnehmerrute) kam wieder zu ihrem Recht. Der grüne Anstrich mußte dem ursprünglichen, oben orange und unten grau, weichen. Nun erst konnte die letzte Fahrt ins Verkehrsmuseum beginnen. Auf einem Straßenroller der Deutschen Reichsbahn wurden Schmalspurgleise verlegt. Eine provisorische Rampe im Straßenbahnhof Meißen-Triebischtal ermöglichte das Aufladen der Lokomotive. 4,75 m war das gesamte Geführt hoch. Nicht jede Brücke konnte damit durchfahren werden. Der Fahrtweg führte deshalb über Niederau, den Auer (hier erhielt die Tatra-Zugmaschine eine zweite als „Schiebelok" für die Bergfahrt), über Moritzburg und die Autobahn Dresden-Berlin bis Abzweig Hellerau. An der Stadtgrenze erwartete der Fahrleitungswagen der Dresdner Verkehrsbetriebe die Lokomotive, um gegebenenfalls Hilfeleistung (Anheben der Fahrleitung) bei der Fahrt durch das Stadtgebiet, Dresden-Neustadt, Brücke der Einheit und Fučikplatz, bis zum Verkehrsmuseum zu geben. Im Verkehrsmuseum hatten Eisenbahner der Bahnmeisterei Dresden ebenfalls eine provisorische Rampe zum Entladen gebaut. Nach einigen Rangiermanövern der geschickten Tatrazugmaschinen-Fahrer begann das Abrollen der Lokomotive in ihren letzten Lokschuppen, die Nahverkehrs-Ausstellungshalle des Verkehrsmuseums Dresden. Dort steht sie neben der Dampfstraßenbahnlokomotive aus Forst/L. Die dortige Güterstraßenbahn wurde mit Dampfstraßenbahn-Lokomotiven betrieben. Viele Besucher werden im Museum der Güterstraßenbahn zum ersten Mal begegnen. Bei den Dresdner Verkehrsbetrieben gibt es heute noch in Freital einen solchen Rollbock-Betrieb mit elektrischen Straßenbahnlokomotiven. Fast jeder Bewohner unserer Republik kommt mehr oder weniger mit den Nahverkehrsmitteln in Berührung. Auch sind die Vorstellungen über die Arbeit der Verkehrsschaffenden recht unterschiedlich.



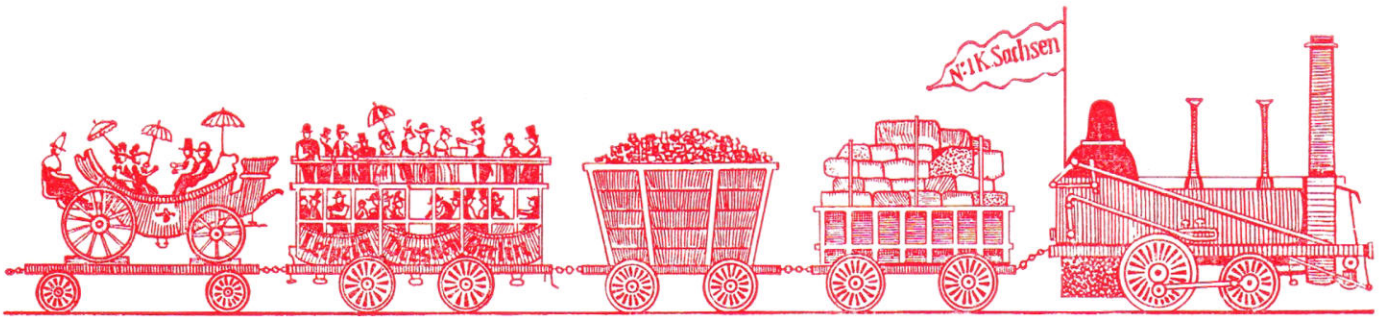
Sicher gleitet die Lokomotive, vom Stahlseil und Spill der Tatra-Zugmaschine gehalten, in die Ausstellungshalle des Verkehrsmuseums

Die Verkehrsbetriebe Dresden und das Verkehrsmuseum Dresden bereiten deshalb eine Ausstellung „20 Jahre DDR – 20 Jahre Nahverkehr" vor, die einen Überblick über das Gesamtschaffen geben soll.

Am 31. 8. 1969 wird in zwei Sälen des Verkehrsmuseums etwas von der Geschichte der Straßenbahn, der Gegenwart und der Zukunft zu sehen sein. Verschiedene Originale und Modelle werden diese Ausstellung ergänzen.

Die Meißner Straßenbahnlokomotive wird dabei nicht unbeachtet bleiben.

G. A.



Entwicklung des Reisezug-Doppelstockwagens

2.2 Entwicklung nach 1945

2.2.1 Entwicklung der Deutschen Reichsbahn

2.2.1.1. Der vierteilige Doppelstockwagenzug (1952)

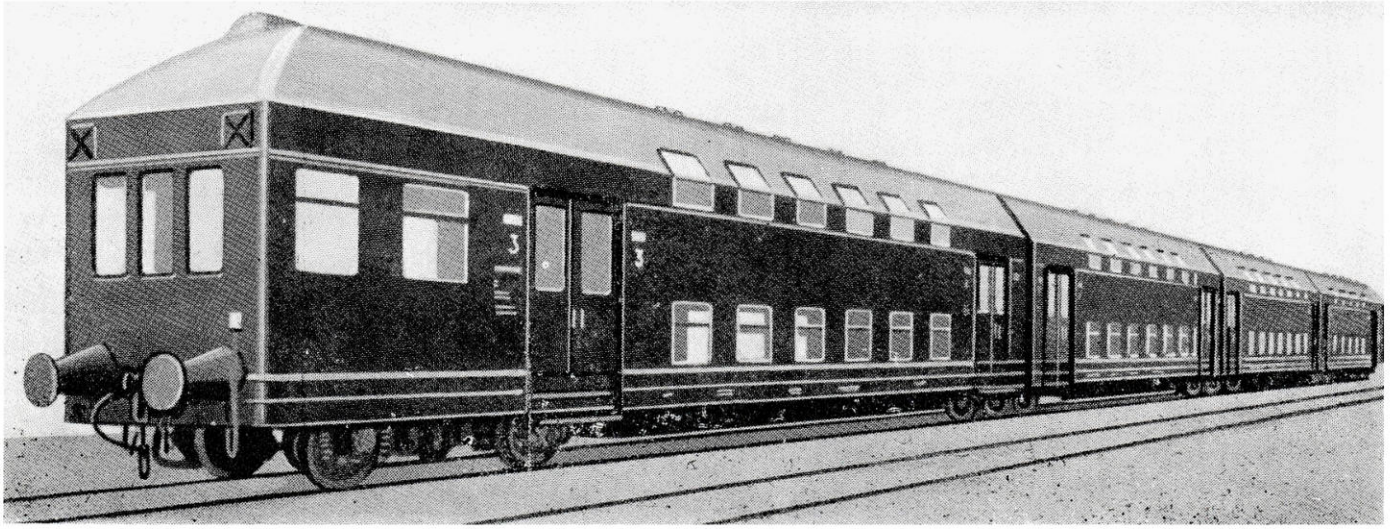
2.2.1.1.1. Allgemeine Beschreibung

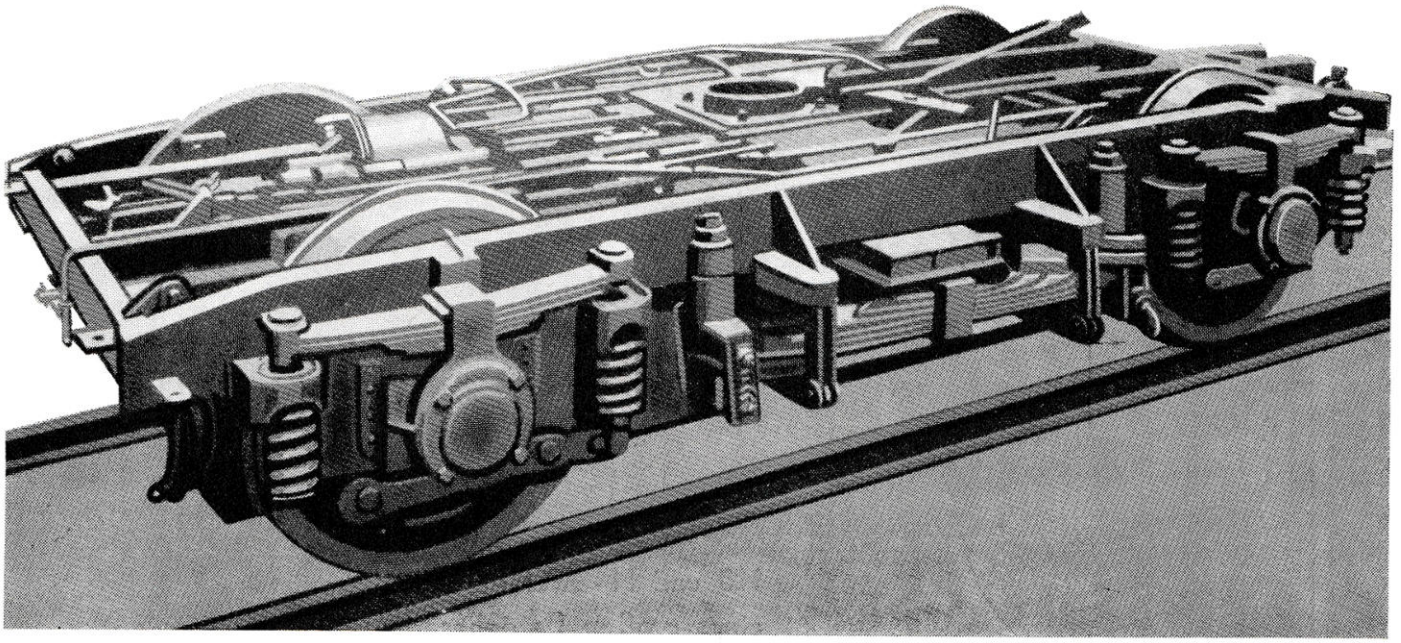
Aus der Vergangenheit lagen noch Erfahrungen über den Bau und Betrieb von Doppelstockzügen vor. Andererseits bestand ein großer Bedarf an Reisezugwagen für den Nahverkehr. Aus diesem Grunde beschloß die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1950 neue Doppelstockzüge entwickeln zu lassen. Dabei mußte aus verkehrsstatistischen Untersuchungen die besondere Forderung erhoben werden, in einer Zugeinheit für ca. 960 Fahrgäste Sitz- und Stehplätze zur Verfügung zu stellen. Diese Bedingung konnte mit einem vierteiligen Doppelstockwagenzug weitestgehend erfüllt werden. Abbildung 1 stellt diesen Wagenzug dar. Aus Abb. 2 sind die hauptsächlichsten Abmessungen zu entnehmen. Die insgesamt vier doppelstöckigen Wagen ruhen auf fünf Drehgestellen, von denen die Enddrehgestelle 2achsig und die Mitteldrehgestelle 3achsig sind. Anfangs wurden diese Züge von besonders hergerichteten Lokomotiven betrieben, d. h. sie erhielten die benötigte Elektroenergie von entsprechend ausgelegten Turbogeneratoren dieser Triebfahrzeuge. Ansonsten wurden für diese Wagen die gleichen Betriebsbedingungen zugrundegelegt wie für die 4achsigen Personenwagen der bis zu dieser Zeit üblichen Bauart. Der Doppelstockwagenzug ist an beiden Enden gleichartig ausgebildet. Er ist hier mit normaler Zug- und Stoßvorrichtung ausgerüstet. Dadurch können entweder zwei solcher Doppelstockwagenzüge zu einem Wagenzug gekuppelt oder eine Doppelstockeinheit mit einstöckigen Sitzwagen verstärkt werden. Für den Doppelstockwagenzug wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h festgelegt, um die Reisezeiten im Berufsverkehr herabzusetzen. Beim Entwurf dieser Wageneinheit berücksichtigte man weiterhin die Möglichkeit, auch zwei- oder sechsteilige Wagenzüge zusammenstellen zu können. Konstruiert wurden diese Fahrzeuge im „Zentralen Konstruktionsbüro Waggonbau" – LOWA Waggonbau Görlitz nach einem Entwurf, der von der Generaldirektion genehmigt wurde.

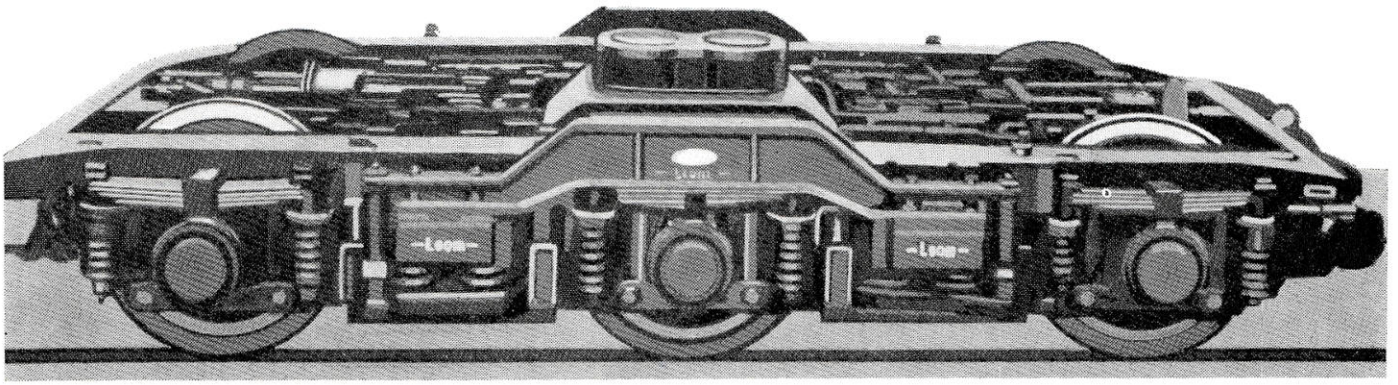
2.2.1.1.2. Technische Einzelheiten

Das Untergestell und das Kastengerippe sind in Spantenbauweise aus Blechen und Profilen aus St 37 zusammengeschweißt. Dabei wurde der kräftigen Konstruktion der Wagenenden besondere Beachtung geschenkt. Diese Wagenpartien wurden weiterhin zur Verringerung des Luftwiderstandes entsprechend ausgebildet. Dazu rundete man das Dach und die übrigen Kanten ab und führte die Beblechung vollständig glatt ohne Leisten aus.

Der Fußboden über den Drehgestellen ist so niedrig wie möglich gehalten, da sich hier die Einstieg-







räume befinden. Dadurch wird auch bei niedrigen Bahnsteigen ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht. In die Einstiegräume gelangt man durch große Doppelschiebetüren. Die Fenster in den Fahrgasträumen sind geteilt. Im Unterstock sowie in den Fahrgasträumen über den Enddrehgestellen ist der untere Teil der Fenster fest in die Seitenwände eingelassen. Die oberen Teile sind klappbar und können in verschiedenen Stellungen arretiert werden. Dagegen ist bei den Fenstern im Oberstock das Unterteil beweglich. Es kann mittels Kurbelapparat in die Seitenwand eingelassen werden. Der obere Teil liegt bereits im Dach. Er ist nicht beweglich. Dieser Fensterteil ist mit einem Sonnenschutz versehen, der in das Dach hineingeschoben werden kann.

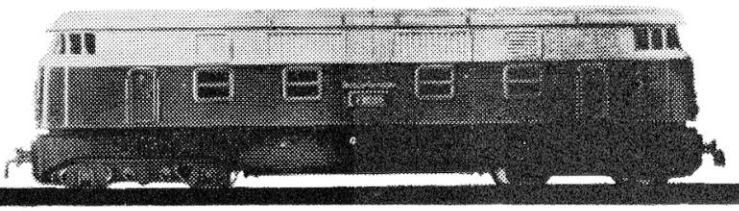
Die Drehgestelle sind eine Sonderausführung. Sie wurden für die Doppelstockzüge besonders entwikkelt. Die Erfahrungen beim Bau von schnellfahrenden Fahrzeugen wurden dabei weitestgehend genutzt. Die Drehgestelle verleihen dem Doppelstockwagenzug einen ruhigen Lauf. Auch die gute Kurvenläufigkeit muß in diesem Zusammenhang genannt werden. Sowohl die zweiachsigen als auch die dreiachsigen Drehgestelle sind Schweißkonstruktionen aus St 37 und mit Rollenlagerradsätzen ausgerüstet. Für die Auflagerung der Wagenkastenenden ist in den dreiachsigen Drehgestellen (Abb. 3) für jedes Wagenkastenende je eine kugelförmige Drehpfanne vorgesehen. Diese Drehgestelle sind dreifach gefedert. Einerseits sind den Blattfedern über den Achslagern Schraubenfedern zugeordnet und andererseits ist für die Wiegen eine Schraubenfederung vorhanden, die durch Öl- und Reibungsstoßdämpfer gedämpft wird. Bei den zweiachsigen Drehgestellen (Abb. 4) stützen sich die Wagenkästen auf Stufendrehpfannen. Diese Drehgestelle sind ebenfalls dreifach gefedert. Allerdings besteht die Wiegenfederung aus Blattfedern, die in Fahrzeug-Längsrichtung angeordnet sind. Die Bremsaggregate sind bei den Doppelstockzügen in den Drehgestellen untergebracht. Es handelt sich hierbei um eine Hildebrand-Knorr-Personenzug-Druckluftbremse mit selbsttätiger Lastabbremsung. Dabei sind in den zweiachsigen Drehgestellen je zwei Bremszylinder mit einem Durchmesser von je 10" und in den dreiachsigen Drehgestellen je zwei Bremszylinder von je 12" einschließlich dem dazugehörigen Steuerventil, Haupt- und Hilfsluftbehälter untergebracht. Wirksam wird die Bremse in den Drehgestellen auf 8 bzw. 12 Doppelbremsklötze. Sie ist mit einem selbsttätigen Bremsgestängesteller ausgerüstet. Weiterhin kann jedes Enddrehgestell von dem dazugehörigen Dienstraum aus mit einer Seilzughandbremse abgebremst werden.

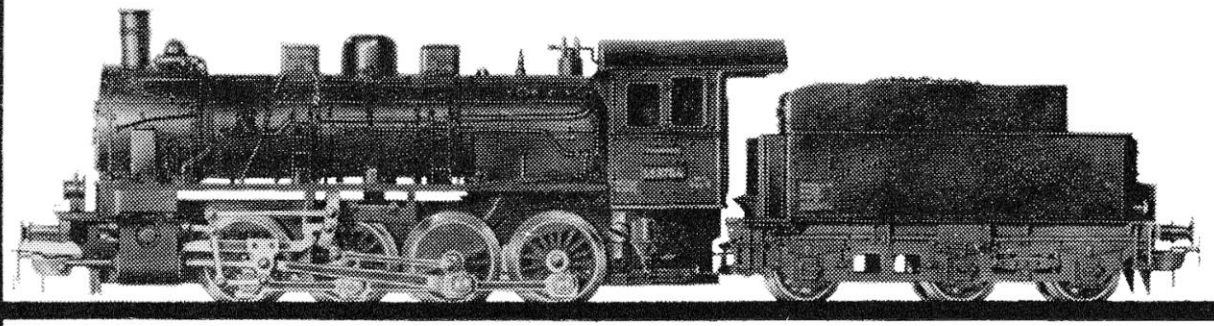
W

Immer auf der richtigen Spur

H0 und N - zwei Modellbahnsortimente
eines großen Betriebes,
der sich durch Qualität,
Erfahrung und vielen Neuerungen
internationalen Ruf erwarb.
Mit Piko und bei Piko ist man immer
auf der richtigen Spur!

N
1:160 9mm





H0
1:87 16,5mm

PIKO
MODELLBAHN

VEB PIKO SONNEBERG

Neue Modellbahn-Erzeugnisse zur Leipziger Herbstmesse 1969

Mit dem 20. Geburtstag der Republik kann auch die „HO Modellbahn-Produktion" zur diesjährigen Herbst-Messe auf ihr 20-jähriges Bestehen zurückblicken.

Das Angebot der führenden Herstellerbetriebe des Sortimentsbereiches Modelleisenbahnen, Modellbau, Zubehör enthält auch zur diesjährigen Herbstmesse wieder eine ganze Reihe interessanter Entwicklungen. Im Mittelpunkt des Interesses steht die Darstellung des Containerverkehrs auf den verschiedenen Modellbahnanlagen im Messehaus „Petershof". Der VEB PIKO Sonneberg zeigt in den Nenngrößen H 0 und N Container mit Tragwagen. Neu sind auch Fahrpulte für den Batteriebetrieb in den Nenngrößen H 0 und N. Die Firma Zeuke & Wegwerth, KG Berlin überrascht die Freunde der Nenngröße TT mit sechs 4-achsigen Kesselwagen (mit den Beschriftungen europäischer Bahnverwaltungen), einem Stahlrungenwagen mit abnehmbaren Rungen, einem Auto-Transportwagen (beladen mit zwei PKW vom Typ „Wartburg", einem Bausatz Innenbeleuchtung für D-Zugwagen und einem Straßenfahrzeug (Fahrzeugminiatur) im Maßstab 1:120, einer Nachbildung des LKW W 50.

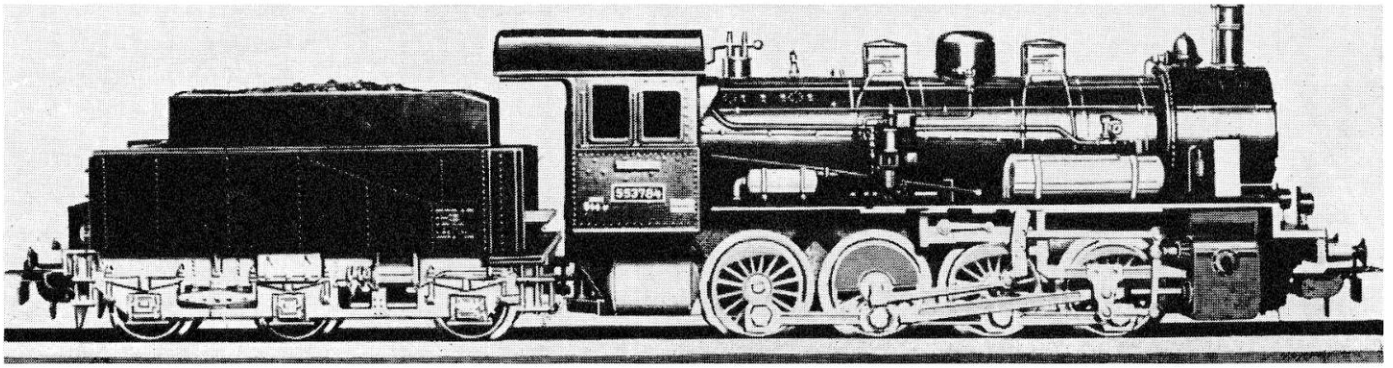
Die Palette der neuen Gebäudemodelle aus dem VEB Vereinigte Erzgebirgische Spielwaren VERO Olbernhau besteht aus dem Bausatz Bahnhof „Rhenshagen" (TT), dem Bausatz „Ferienheim" (TT), dem Bausatz „Fleischerei/Schmiede" (TT), dem Bausatz und fertig aufgebautem Modell „Kleines Fachwerkhaus" (TT), dem fertig aufgebauten Modell „Landhaus Nr. 1" (N) und dem aufgebauten Modell „Erzgebirgshaus" (N). Diese sieben Neuentwicklungen sind mit reichhaltigen Details ausgestattet. Sie ergänzen das reichhaltige Sortiment dieses Betriebes.

Sehr interessant ist auch ein Mehrzweckgebäude der Firma H. Franzke, KG Köthen, das für die Nenngrößen TT und N verwendbar ist. Es kann wahlweise als moderner Großstadt-Bahnhof, Verwaltungsgebäude, Hotel oder Postamt eingesetzt werden. Neu ist auch der Haltepunkt „Klein-Waldau" und eine Diesel-Tankstelle für die Nenngröße H 0.

An neuen Fahrzeug-Miniaturen im Maßstab 1:87 offeriert der VEB Modell- und Plastspielwaren-Kombinat Annaberg-Buchholz eine Nachbildung des Schützenpanzerwagens SPW 60 PB (Zink/Plast/Kombination) mit einem drehbaren Turm, eine taktische Rakete (Zink/Plast/Kombination) mit heb- und senkbarer Abschußeinrichtung sowie abnehmbarer Boden-Boden-Rakete, eine Nachbildung der Fla-SFL 57 (Polystyrol), einen Doppelstockbus der Type „Büssing" (Polystyrol) und den Sattelzug „Unic" mit zwei 20-Fuß-Containern (Polystyrol).

Weitere Neuheiten der Herstellerbetriebe der Erzeugnisgruppe Modelleisenbahnen, Modellbau, Zubehör waren bei Redaktionsschluß noch nicht bekannt.

S



Nicht mehr neu! – Aber immer beliebt und begehrt – Lok BR 55 von Piko

100 Schnellbahnzüge der DR entlasten den Leipziger Verkehr

Die schon längst notwendige Entlastung des Leipziger Gesamtverkehrs ist Wirklichkeit geworden. Am 13. Juli wurde der **Leipziger Schnellbahnverkehr** in Betrieb genommen und hat sich seitdem im Berufs- und Allgemeinverkehr bewährt.

Die Vorteile dieses Verkehrsmittels haben viele Verkehrsteilnehmer erkannt und bevorzugen für ihre Berufs- und Stadtfahrten die schmucken blau-gelben S-Bahnzüge.

Die erste große **Bewährungsprobe** bestand die neue Schnellbahn, deren Betrieb vorwiegend von Leipziger Jungeisenbahnern unterhalten wird, während des **V. Deutschen Turn- und Sportfestes**. Tausende aktiver Sportler – weit verbreitet in und um Leipzig untergebracht – konnten jederzeit schnell und bequem ihre sportlichen Kampfstätten und Quartiere erreichen! Es steht außer Zweifel, daß sich die neue S-Bahn auch als wirksames Entlastungsmittel während des Leipziger Messeverkehrs bewähren wird.

Der Fahrplan ist im Sommer-Kursbuch der DR unter der Kursnummer 500 vermerkt. Es handelt sich um einen Ringverkehr auf dem schon vorhandenen Gleisnetz der DR **Gaschwitz** – Leipzig - Stötteritz – **Leipzig-Hbf**–Lpz.-Plagwitz–**Gaschwitz** und zurück. Auf dieser 36 km langen Ringstrecke verkehren täglich in beiden Richtungen je 50 Schnellbahnzüge mit einem Zugabstand von 20 Min. am Tage und 60 Min. nachts. Zur Zeit werden 13 Bahnhöfe und 5 neue Haltepunkte,, die an Industrie- und Wirtschaftsschwerpunktgebieten der Stadt errichtet wurden, berührt. Weitere 5 Haltepunkte sind geplant. Die derzeitigen Signal- und Sicherungseinrichtungen sind auch für die S-Bahn gültig. Die Abfahrtszeichen auf den Haltepunkten werden vom Zugführer gegeben.

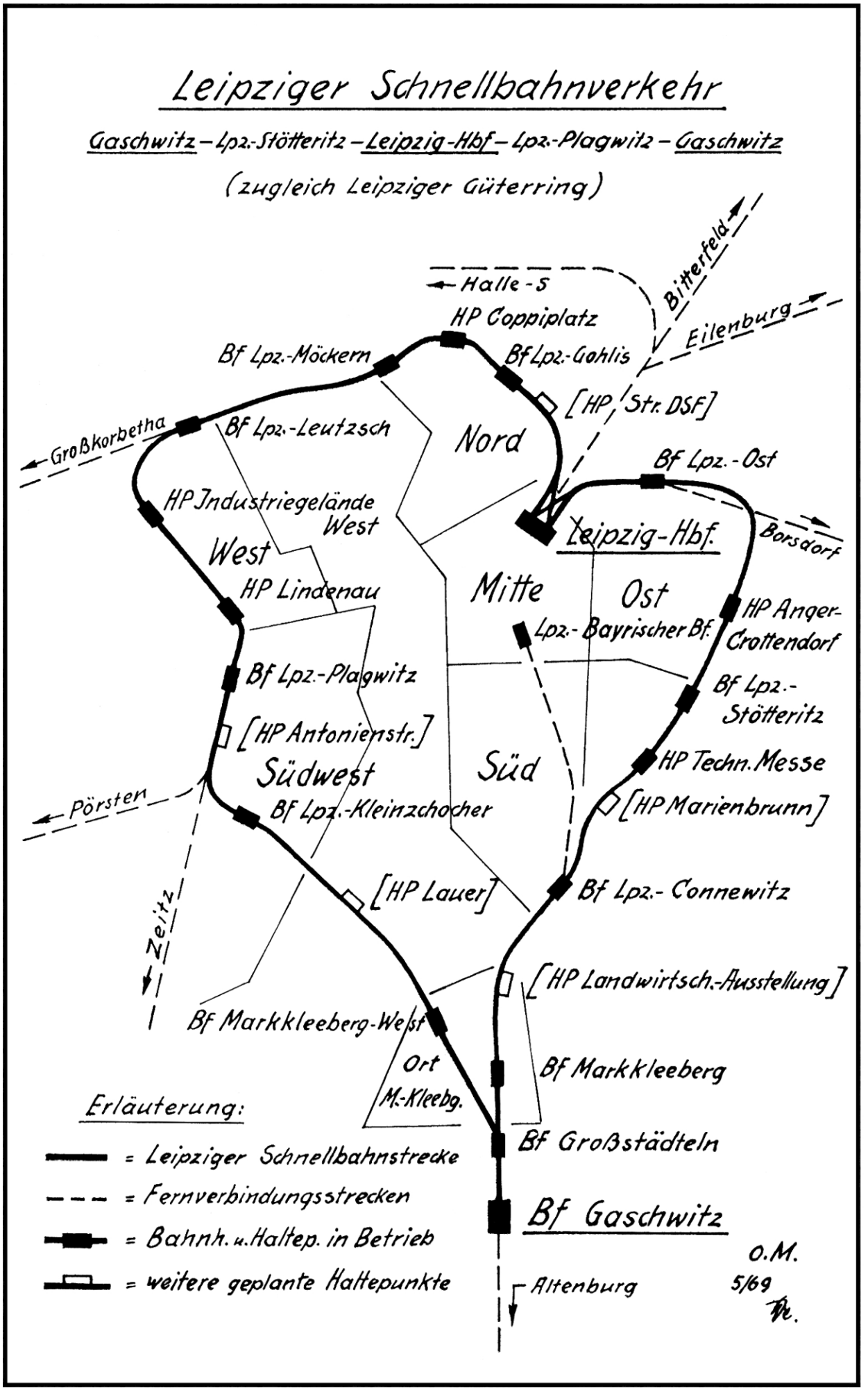
Die Zugzusammenstellung besteht in der Regel aus einer E-Lok E 42 oder E 11 und vier ehemaligen Eilzugwagen vom Typ E 5 mit einem Anstrich in den Leipziger Farben blau-gelb. Die Wagen sind so umgebaut, daß alle Türen des gesamten Zuges automatisch vom Zugführerstand aus geöffnet und geschlossen werden. Ein reibungsloses und schnelles Ein- und Aussteigen ist daher gewährleistet.

Durch die Ein- und Ausfahrtsverhältnisse im Leipziger Hbf und im Bf Gaschwitz bedingt, verkehren die S-Bahnzüge als **Wendezüge**. Deshalb ist der letzte Wagen jedes S-Bahnzuges als **Steuerwagen** umgebaut.

Der Leipziger Schnellbahnverkehr erfolgt vorwiegend auf dem an sich stark befahrenen Leipziger Güterring sowie teilweise auf den Hauptstrecken Leipzig-Altenburg, Leipzig-Großkorbetha und Leipzig-Zeitz. Da z. Z. eine Untergrundbahn mit eigenem Gleisnetz nicht realisierbar ist, einigten sich erfahrene Verkehrs- und Bauexperten, die vor etwa 5 Jahren zur Beratung der besonderen Leipziger Verkehrsprobleme zusammentraten, auf die jetzt im Betrieb befindliche Schnellbahn. Man war sich bei der Planung und Durchführung dieses Vorhabens der auftretenden Schwierigkeiten in verkehrstechnischer Hinsicht durchaus bewußt. So mußte der Fahrplan der S-Bahn der Verkehrssicherheit entsprechend in den allgemeinen Plan untergebracht werden. Der Umbau der vorhandenen Streckenbahnhöfe, sowie der Neubau einiger Haltepunkte wurde termingerecht beendet, so daß der fahrplanmäßige Betrieb wie im Kursbuch vorgesehen, am 13. 7. 1969 eröffnet werden konnte.

Am 12. 7. 1969 erfolgte die feierliche Einweihung unter Anwesenheit des Ministers für Verkehrswesen Kramer. In seiner Ansprache erwähnte der Minister u. a., daß weitere Teilstrecken und Haltepunkte in absehbarer Zeit in Betrieb genommen werden sollen. Das „Signal" wird auch darüber berichten.

K. W.


Leipziger Schnellbahnverkehr
Gaschwitz – Lpz.-Stötteritz – Leipzig-Hbf – Lpz.-Plagwitz – Gaschwitz
(zugleich Leipziger Güterring)
Halle-S
Bitterfeld
Eilenburg
HP Coppiplatz
Bf Lpz.-Möckern
Bf Lpz.-Gohlis
[HP Str. DSF]
Großkorbetha
Bf Lpz.-Leutzsch
Nord
Bf Lpz.-Ost
HP Industriegelände West
Leipzig-Hbf.
Borsdorf
West
HP Lindenau
Mitte
Ost
HP Anger-Crottendorf
Lpz.-Bayrischer Bf.
Bf Lpz.-Plagwitz
Bf Lpz.-Stötteritz
[HP Antonienstr.]
Südwest
Süd
HP Techn. Messe
Pörsten
Bf Lpz.-Kleinzschocher
[HP Marienbrunn]
[HP Lauer]
Bf Lpz.-Connewitz
Zeitz
[HP Landwirtsch.-Ausstellung]
Bf Markkleeberg-West
Ort M.-Kleebg.
Bf Markkleeberg
Bf Großstädteln
Bf Gaschwitz
Erläuterung:
= Leipziger Schnellbahnstrecke
= Fernverbindungsstrecken
= Bahnh. u. Haltep. in Betrieb
= weitere geplante Haltepunkte
Altenburg
O.M.
5/69

KLEINE TIPS – GROSSE WIRKUNG

Bauanleitung für einen Nebenbahnzug

IV. Teil: Lok BR 86

HO

Nun, liebe Mitbastler, haben Sie den Bau des Rahmens gut überstanden? Heute soll die Lok nun endgültig das Laufen lernen. Zuerst seien die handelsüblichen Teile genannt, die Sie in einem Modelleisenbahngeschäft erhalten können, das ein umfangreiches Sortiment führt:

2 Gehäuse der Gützold-Lok BR 64
1 Zylinderblock, ggf. komplett mit Steuerung BR 64
1 Speisepumpe und Lichtmaschine der BR 755
2 Wasserkastendeckel BR 755
1 doppelstufige Luftpumpe BR 84
2 Leitern BR 84

Aus einer Musikalienhandlung besorgen Sie sich noch Gitarrensaiten E. Sie sind aus Stahldraht, und aus ihnen werden die Radschleifen gefertigt.
Wenn Sie nicht alle Teile bekommen, so müssen Sie improvisieren.

Beginnen Sie nun mit der Stromabnahme. Dazu benötigen Sie 5 mm Rundmaterial aus Plast. Gut geeignet sind die Spritzlinge von diversen Plastbausätzen. Von diesen sägen Sie 20 mm lange Stücke ab. Nachdem Sie die Schnittflächen mit einer feinen Feile und Schleifpapier leicht gewölbt haben, sind Sie bereits im Besitz der Hauptluftbehälter Ihrer Lok. Diese befindet sich beim Vorbild oberhalb der 2. und 3. Achse. Aha, jetzt haben Sie auch gemerkt, warum hier die Platte in den Rahmen eingebaut wurde. Durch die Bohrengen werden zwei M 2 Schrauben gesteckt, darauf kommt je ein Plastklötzchen 4 x 4 x 4 mit einer 2 mm Bohrung. Die obere Fläche dieses Klötzchens wird so ausgefeilt, daß der Hauptluftbehälter gut darauf paßt. In letztere werden M 2 Gewinde geschnitten. Dann werden die Behälter festgeschraubt. Im Endergebnis müssen sie dicht über den Spurkränzen liegen, also eventuell die Distanzklötzchen noch etwas nacharbeiten. In die nun quer auf dem Rahmen sitzenden Luftbehälter werden parallel zu den Rahmenwangen auf Höhe der Radreifen Löcher gebohrt, durch die die erwähnte Gitarrenseite gerade durchpaßt. Etwa 60 mm lange Saitenstücke werden durch die Löcher gesteckt, diese Saiten werden dann mit etwas Fingerspitzengefühl so abgewickelt, daß je eine Hälfte auf den Radreifen der 1. und 2. bzw. der 3. und 4. Radsätze schleift. Um ein unfreiwilliges Abrutschen der Schleifer zu verhindern, empfiehlt es sich, die Enden entsprechend den Schleifern bei neueren Piko-Modellen um den Spurkranz herum zu biegen (z. B. VT 135).

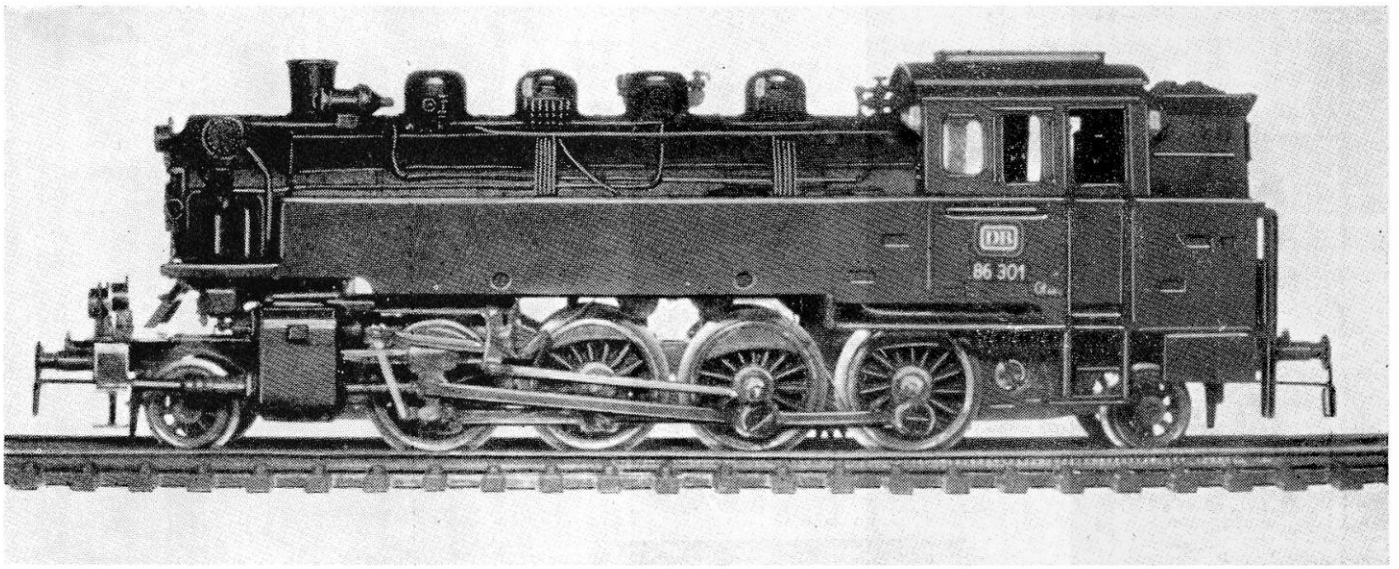
Zwischen den Radschleifern und dem Motor ist nun noch die elektrische Verbindung herzustellen. Das geschieht über die handelsüblichen Entstörbauteile. Die Spulen werden einmal an der Bürstenbrücke am Bürstenkontakt und zum anderen ganz vorsichtig zwischen beiden Luftbehältern am Schleifer angelötet. Der Kondensator (die kleine braune Scheibe) wird gemeinsam mit den Spulen an den beiden Bürstenkontakten angelötet. Bei dieser Arbeit sind zwei Grundprinzipien über den Einbau von Entstörbauteilen zu beachten:

1. Alle Drähte so kurz wie möglich halten!
2. Alle Bauteile so weit wie möglich von Metallteilen entfernt einbauen!

Es ist klar, ohne Kompromisse geht es hier nicht.
Noch eines: Die Entstörung Ihrer Lok ist Pflicht und muß so ausgeführt sein, daß der Empfang des Ortsenders für UKW und Fernsehen ohne Beeinträchtigung möglich ist. Dazu reichen in der Regel die erwähnten Bauteile aus.
Der erste Fahrversuch kann stattfinden.
Nun zum Bau der Steuerung. Zwei Wege führen dabei zum Ziel:

1. Verwendung der Steuerung der BR 24/64 und deren Kuppelstangen.
2. Kompletter Eigenbau.

Der Vorteil der ersten Methode ist unzweifelhaft eingesparte Zeit und geschonte Nerven. Für die zweite Methode aber spricht, daß man die Steuerung modellgerechter und bedeutend diffiziler bauen



kann. Voraussetzung aber sind Ruhe und Ausdauer. Als Material für die Steuerungsteile ist Messing- oder Neusilberblech von 0,8 mm Dicke zu empfehlen. Zuerst werden die Kuppelstangen gefertigt. Die Kerbstiftlöcher in den Radsätzen werden aufgebohrt und mit M 2 Gewinde versehen. Als Kuppelzapfen dienen die handelsüblichen Ansatzschrauben der Piko BR 50. Da die Löcher nicht gleichmäßig in den Radstern eingespritzt sind, müssen die entsprechenden Löcher in den Kuppelstangen passend zu den Radsätzen gebohrt werden. Dann werden nacheinander beide Kuppelstangen angebaut, allerdings nur an den zahnradgekuppelten Radsätzen. Beim Durchdrehen der Räder werden Sie merken, daß die Kurbelbolzen z. T. klemmen. In diesem Fall muß das entsprechende Loch mit einer kleinen Feile nachgearbeitet werden. Laufen die Kuppelstangen einzeln, dann werden beide angebaut und nun auch die erste Kuppelachse mit gekuppelt. Jetzt sind kaum noch Justierungen nötig. Treibstange, Schwingenstange, Schwinge, Schieberschubstange, Voreilhebel und Lenkerstange werden entsprechend der Übersichtszeichnung angefertigt. Alle gelenkigen Verbindungen kann man entweder mit kleinen Nieten herstellen, die jedoch sehr schwer zu beschaffen sind, oder man hilft sich so:

An die entsprechenden Stellen werden 0,5···0,6 mm Löcher gebohrt. Nun wird z. B. durch das Loch der Schwingenstange ein L-förmig abgewinkelter Draht gesteckt, dessen kurzer, zuvor mit leichten Hammerschlägen abgeflachter Schenkel oben auf die Stange gelötet wird. Diese Lötstelle wird dann mit der Feile so bearbeitet, daß nur eine leichte, sanft verlaufende Erhöhung Lötzinn stehenbleibt. Das freie Drahtende wird durch das entsprechende Loch in der Schwinge gesteckt, dahinter umgebogen und kurz abgekniffen.

Etwas schwieriger gestaltet sich die Befestigung der Schwingenstange an der Gegenkurbel. Falls kein Niet da ist, wird wie oben ein Draht von unten in das Loch gelötet, darauf wird die Schwingenstange gesteckt, und darüber wird eine kleine Scheibe auf den Draht gesteckt und mit diesem verlötet. Die Gegenkurbel muß dann um 360° drehbar an der Schwingenstange befestigt sein. Der Kreuzkopf kann entweder wie bei Industriemodellen gefertigt werden, oder man biegt über einem Streifen Stahlblech die Führung des Kreuzkopfes auf der Gleitbahn zu einem geschlossenen Kasten. So ist die Führung sicherer. Wichtig ist, daß die Steuerungsträger beider Lokseiten gegeneinander isoliert werden. Das geschieht, indem man sie an die Befestigungslasche anklebt. Inzwischen ist ja Epoxidharzkleber in Kleinabpackungen unter dem Handelsnamen EP 11 erhältlich.

Ein Wort noch zur Farbgebung. Beim Vorbild sind ja die meisten Stangen als Doppel-T-Träger ausgebildet. Die Modellbahnindustrie setzt gedrückte Stangen ein. Versierte Modellbauer fräsen sie oder löten dünne Drähte auf die Stangen. Mir macht das zuviel Arbeit. Ich färbe die Stangen schmutzigrot ein und fahre dann mit einem Pinsel voll dunkler Farbe an der Kante entlang. Hält man den Pinsel dabei schräg, so wird ein schmaler Streifen auf die Stange gemalt.

Wer beim Bau der Steuerung den bequemen Weg gehen will, der ändert sich die Steuerung der BR 64/24 um. Die Schwingenstange wird durchgetrennt und auf die so entstandenen Stummel ein Streifen Ms-Blech gelötet. Die Treibstange wird entweder ganz entfernt oder auch sie wird nur abgetrennt, und auf den am Kreuzkopf belassenen Stummel wird ein neues längeres Treibstangenstück aufgelötet. Auf diese Art brauchen die Nietverbindungen nicht gelöst zu werden.

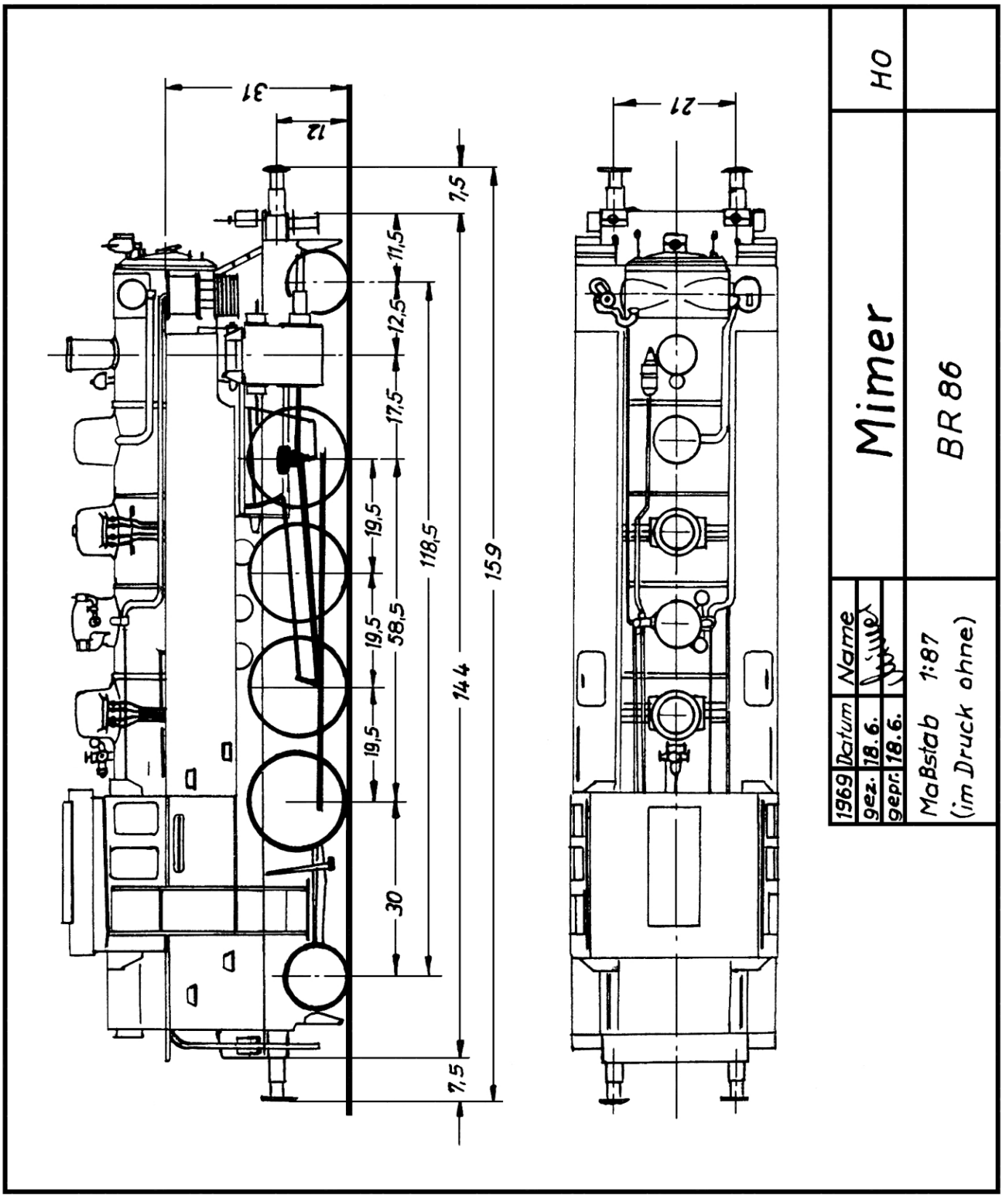
Bleibt nur noch der Bau des Lokgehäuses. Das geht recht einfach, ist doch mit dem Gehäuse der BR 64 die kleine Schwester der BR 86 in unserer Hand. Die beiden benötigten Gehäuse werden wie folgt zersägt:

Gehäuse 1: Rückwand des Tenderanbaues glatt absägen, Kessel zwischen Waschlukendeckel und erstem Kesselband durchtrennen, Hauptluftbehälter unter dem Führerhaus entfernen.

BELIEBT
BEGEHRT
BEWÄHRT
GERN
GEKAUFT •
VERLANGEN
SIE AUCH
WEITERHIN
IN DEN
VERKAUFS-
STELLEN DIE
BEWÄHRTEN

»HR«
MODELLE

HANS RARRASCH KG · HALLE / S. MODELLEISENBAHNZUBEHÖR
HO • TT • N



Gehäuse 2: Einen 5 mm breiten Streifen des Tenders einschließlich Rückwand absägen. (In das Maß nicht die Leitern einbeziehen!)

Den Kesselabschnitt, der den Sandkasten trägt, heraussägen. Sägeschnitt dabei durch die Kesselbänder führen.

Der kleine Tenderteil wird an das Gehäuse 1 geklebt. Der Sandkasten kommt zwischen die Kesselteile von Gehäuse 1.

Selbstverständlich werden alle Sägekanten erst wieder in der bekannten Form mit Feile und Schleifpapier zueinander passend gearbeitet. Vom Dach des Lokführerhauses 2 wird noch der Lüfteraufsatz aus-

gesägt und auf das Dach 1 hinter dem normalen Aufsatz aufgeklebt. Dann werden noch mit feinstem Schleifpapier die Nietenreihen auf den Wasserkästen und am Tenderanbau entfernt. Nun kann das Gehäuse auf das Fahrwerk gesetzt werden und durch das Loch im Dampfdom der Sitz der Befestigungsschraube angerissen werden. Dann im Haltewinkel 1,6 mm bohren und M 2 Gewinde einschneiden. Den freien Kesselraum mit Blei o. a. füllen.

Damit wäre das Gehäuse fertig, es sei denn, Sie wollen auch noch einige „Extras" anbringen. Nun, da wären folgende möglich:
Neue Pumpen: Mit der Laubsäge werden die angespritzten Pumpen flach am Kessel abgesägt. Das Umlaufblech wird so ausgespart, daß die eingangs erwähnten Pumpen hindurchpassen. Pumpen an den Kessel ankleben.
Lichtmaschine: Sie wird einfach auf die bereits vorhandene Konsole links neben dem Läutewerk geklebt.

Griffstangen: Diese kommen außen in die Ecken des Laufbleches und sind oben zu einem Ring gebogen. Sie schließen mit der Wasserkastenoberkante ab.
Wasserkastendeckel: Sie sitzen über der Treibachse auf dem Wasserkasten. Die der BR 755 arbeiten ganz flach, so daß nur der eigentliche Deckel übrigbleibt.

Tenderleitern: Angespritzte abfeilen und die der BR 84 ansetzen. Das Gesicht der Lok stimmt auch noch nicht. Falls Sie auf die Beleuchtung verzichten wollen, sägen Sie die Außenleitern einschließlich der Lampenabdeckung so vorsichtig ab, daß der Mitteltritt mit seinen Stützen stehenbleibt. An Stelle der abgesägten Lampen werden Lehmann-Loklaternen auf die Pufferbohle gesetzt.

Loknummern: Selbstverständlich könnte man diese mit einem feinen Pinsel aufmalen. Es gibt aber einen einfacheren Weg. Über die nachstehend aufgeführte Adresse können Sie einen kompletten Schildersatz, bestehend aus 4 Nummernschildern, 2 Reichsbahn- oder DB-Schildern, 2 Gattungszeichen sowie je 2 RBD und Bw-Schildern zum Preis von 1,- M beziehen. Bei den Nummern und Heimatschildern besteht zudem noch eine Auswahl. Dort bekommen Sie auch die Lehmann-Bauteile.

Hier die Anschrift:
O. Schönau, 7022 Leipzig, Möckernsche Str. 25

Für Ihre anderen Loklieblinge, auch E und V erhalten Sie auch Schilder, in TT allerdings ohne RBD und Bw.

So, nun Hf 1 für Ihr Zügle. Allzeit gute Fahrt wünscht
Ihr Mimer.

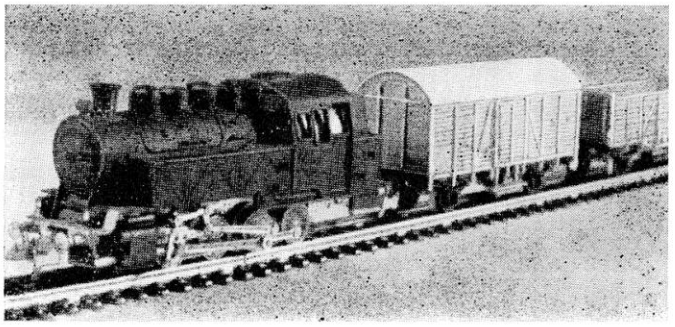
Ihr Fachgeschäft für Modelleisenbahnen

Konsum-
Verkaufsstelle 744

705 Leipzig

Ernst-Thälmann-Straße 83

Fernsprecher 67372



Wir führen Modelleisenbahnartikel in

den Baugrößen

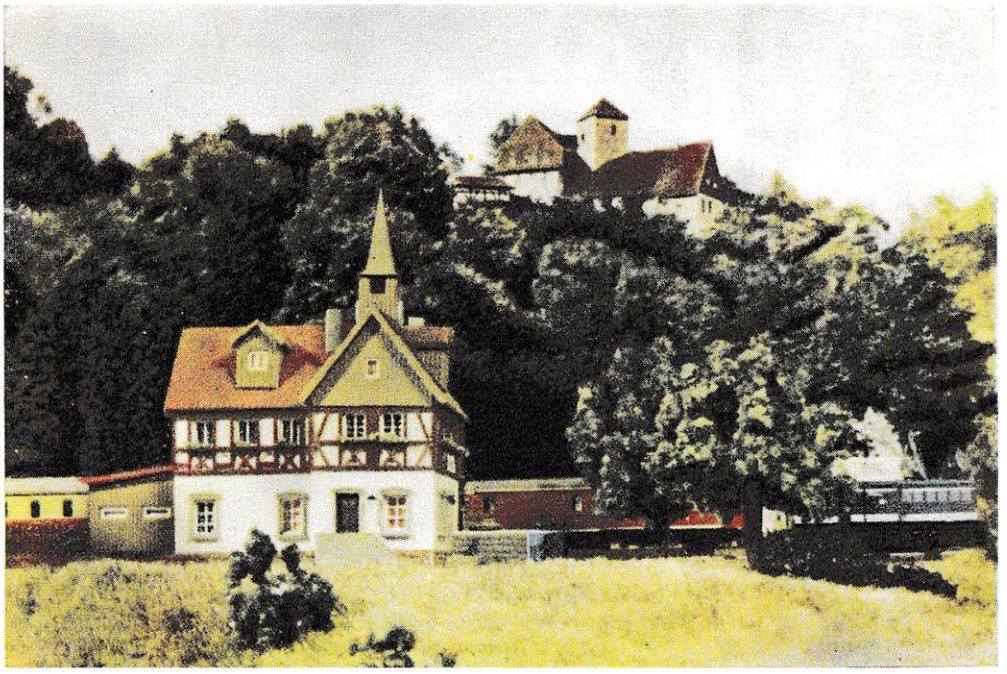
H0, TT u. N

VERO

MODELLE

Qualitätsarbeit aus dem Erzgebirge

MODELLBAHN-ZUBEHÖR, BAUGRÖSSEN HO, TT, N



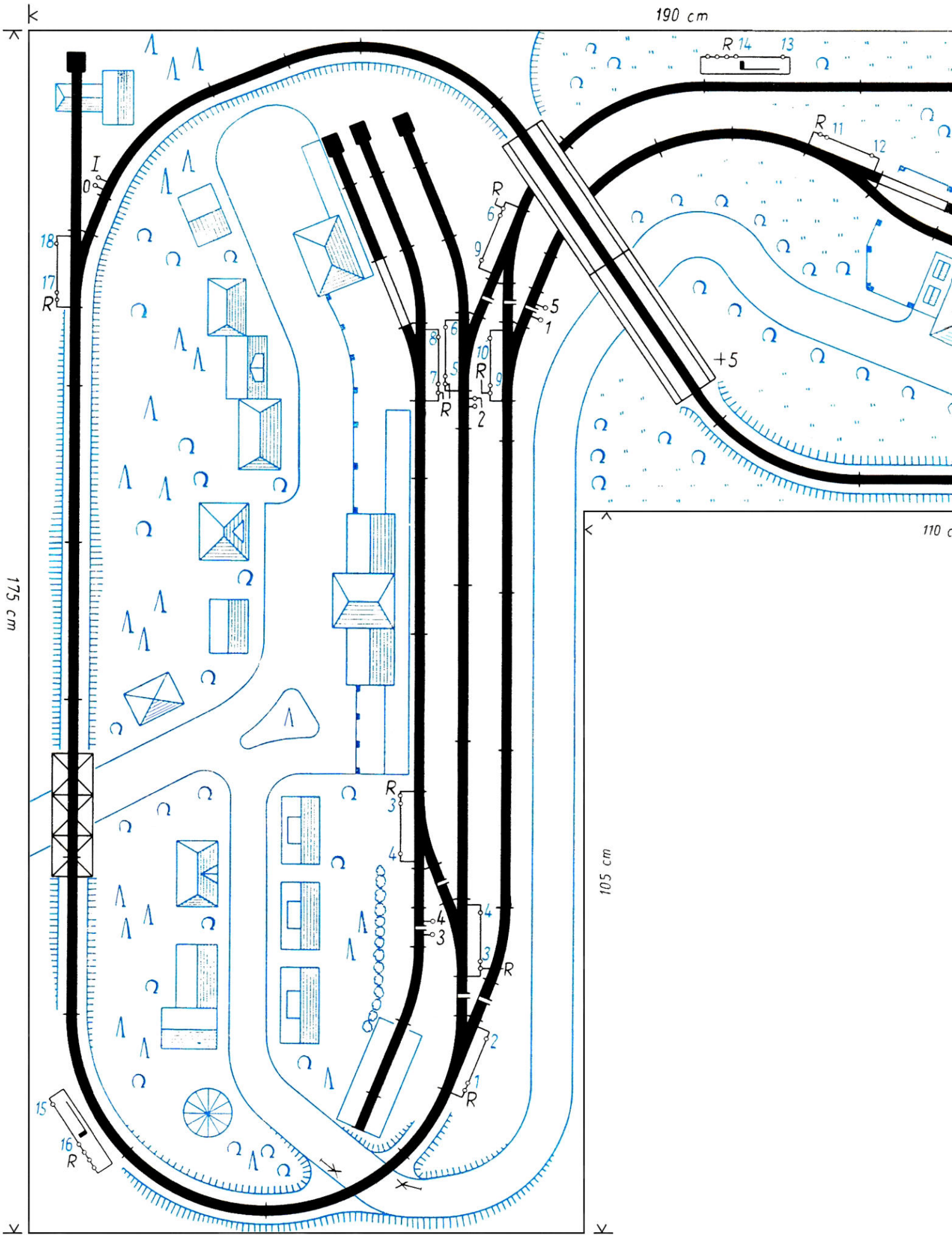
unkompliziert

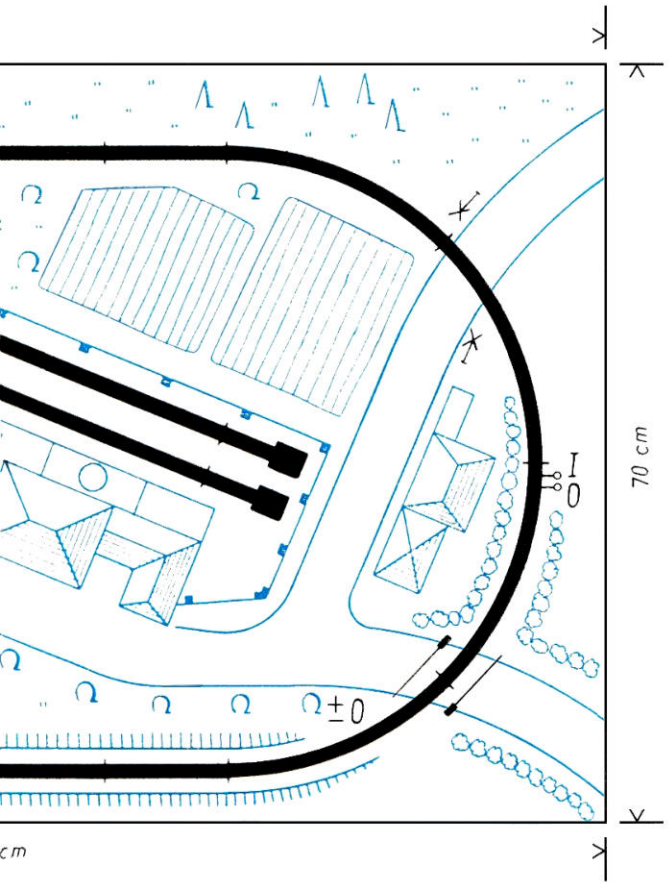
vorbildgetreu

vollplastik

VEB VEREINIGTE ERZGEBIRGISCHE
SPIELWARENWERKE · OLBERNHAU/ERZGEBIRGE

VERO


190 cm
175 cm
105 cm
110 c
R 14 13
R 11 12
+5
I
0
18
17
R
R
6
9
5
1
8
6
7
5
R
10
9
R
2
R
3
4
4
3
R
2
1
R
15
16
R



Gleisplan

Gleisbedarf

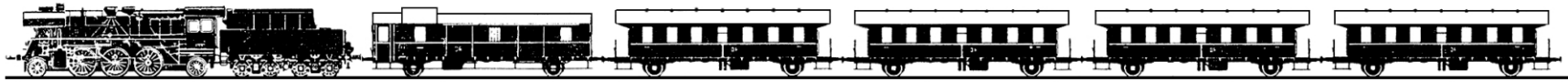
Gleisstücke	Art.-Nr.	Anzahl
	545/103	20
	101	9
	105	5
	106	2
	104	10
	102	10
	111	2
	151	2
	107	1
	145	5
	144	2
	109 L	5
	109 R	4
	110	5
	139	1

Ein Gleisplan mittlerer Größe, diesmal als Eckanlage ausgeführt. Durchgangsbahnhof an eingleisiger Strecke. Bedingt durch die Mawesi-Fabrik (Auhagen-Bausatz 1/48), wickelt sich auf dieser Strecke ein starker Berufsverkehr ab. Der Güterverkehr ist ebenfalls recht lebhaft: Täglich mehrere Zuführungen und Abholungen von Güterwagen ins Fabrikgelände. Die V 36 dient als Werk- und Zubringerlok. Außerdem müssen die Güterabfertigung und das Schotterwerk bedient werden. Die landschaftliche Ausgestaltung erfolgt mittels Scheffler-Grasmatten und Felsen, wobei Sie die Anlage reichlich mit Laub- und Nadelbäumen schmücken können. Für das Dorf oder die Kleinstadt stehen die Gebäudemodelle von Auhagen, VERO und TeMos zur Verfügung. Als Brükken sind die Zeuke-Kastenbrücke 545/482 und die Bogenträgerbrücke 545/203 vorgesehen.

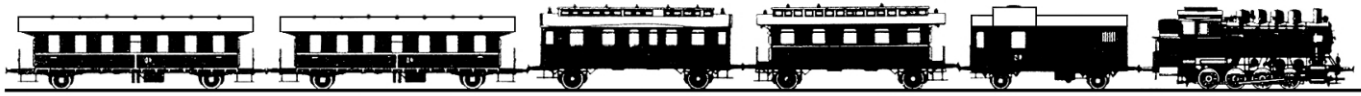
Die Bahnsteiggleise sind abschaltbar, so daß zwei Züge im Wechsel verkehren können. Das Rangiergleis am Hausbahnsteig ist ebenfalls abschaltbar. Auf den Werkanschlußgleisen kann eine Rangiereinheit im Wechsel mit einem fahrenden Zug auf der Strecke verkehren. Die Strecke wird am besten mit einem Personen- und einem Güterzug befahren, die sich im Bahnhof kreuzen. Zur Zugbildung haben wir mehrere Möglichkeiten angeführt.

Die Verdrahtung des Schalttisches ist wie in Heft 28, Seite 24 dargestellt, auszuführen.

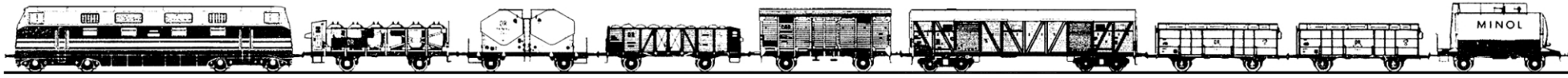
PERSONENZUG



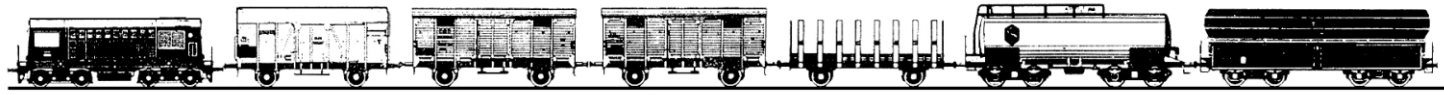
ODER



GÜTERZUG



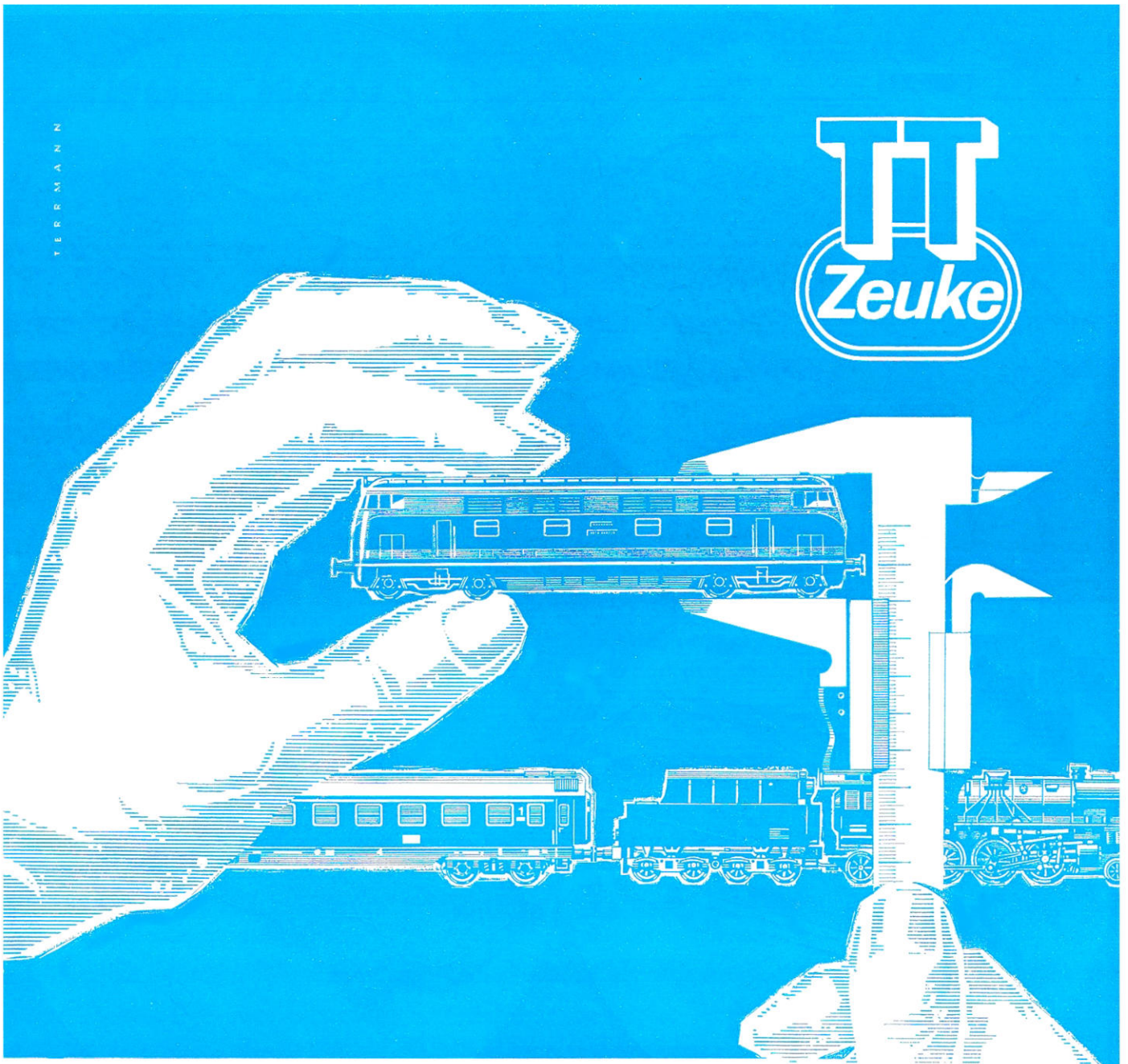
ODER



RANGIERFAHRTEN

TERRMANN

TT
Zeuke



Ein ideales Hobby für Freizeit und technische Weiterbildung

Kataloge und Prospektmaterial über
Zeuke-TT-Bahnen im Fachhandel erhältlich

1:120

ESPEWE Modelle

handlich,
absolut maßstabgerecht
und naturgetreu

VEB SPEZIALPRÄGEWERKE ANNABERG-BUCHHOLZ
9302 ANNABERG-BUCHHOLZ
Fernruf: 556 – Telegramm: espewe – Telex: 07–7436 espewe

Lieber Modellbahnfreund!

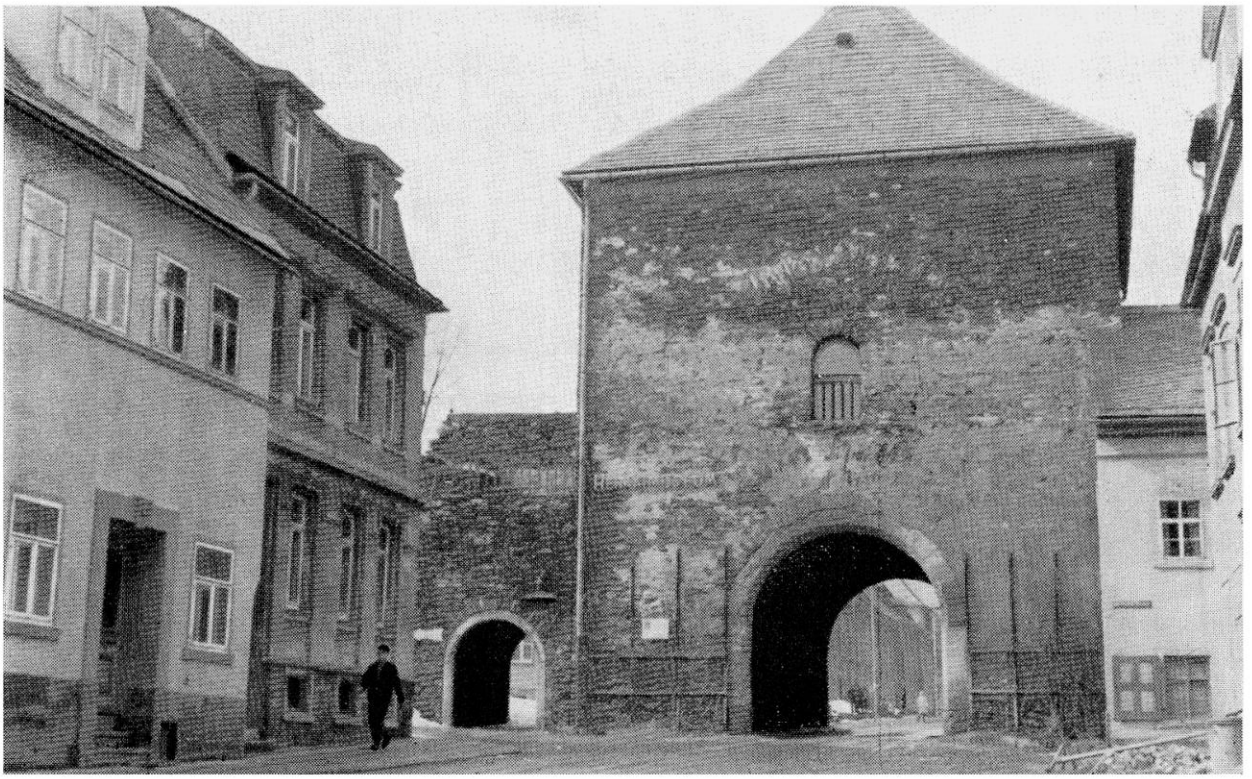
Die Fa. H. Auhagen KG hat eine ganze Anzahl Stadthäuser auf den Markt gebracht. Den Modelleisenbahnern ist es nun möglich, eine kleine, größere Stadt zu bauen. Wer weniger Platz hat, begnügt sich mit dem Stadtrand oder einer Andeutung der Stadt. Wir haben darüber bereits einmal geschrieben. Nun erreichen uns Briefe von „Städtebauern", in denen unbedingt ein Stadttor gefordert wird. Das kommt auch noch, aber erst einmal stehen noch einige wichtigere Dinge auf dem Programm. Damit Sie aber nun Ihre „Kleine Stadt" wirklich „ganz groß" gestalten können, haben wir uns entschlossen, Ihnen heute die Bauanleitung für ein mittelalterliches Stadttor aus Auhagen-Mauerplatten zu geben.

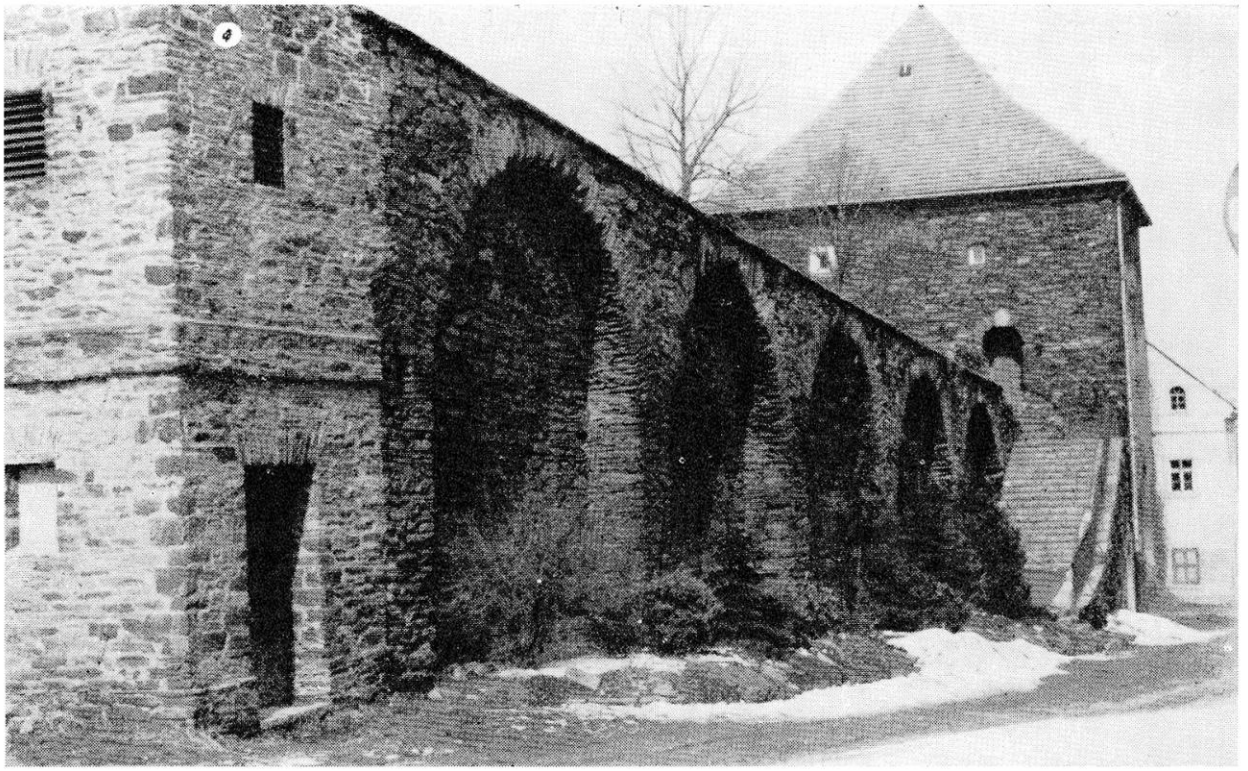
Das Original steht in Marienberg (wie könnte es auch anders sein) und stammt aus dem Jahre 1545. Die anschließende Stadtmauer wurde 1522–1566 erbaut. Wie es heute aussieht, zeigen die Bilder 1 u. 2.

Aus den Fotos haben wir für Sie eine Bauanleitung entwickelt, mit deren Hilfe Sie sich ein echtes mittelalterliches Stadttor bauen können.

Natürlich mußten wir auf manches Detail verzichten. Aber trotzdem werden Sie sehen, daß es jeder Marienberger als „Zschopauer Tor" erkennt.

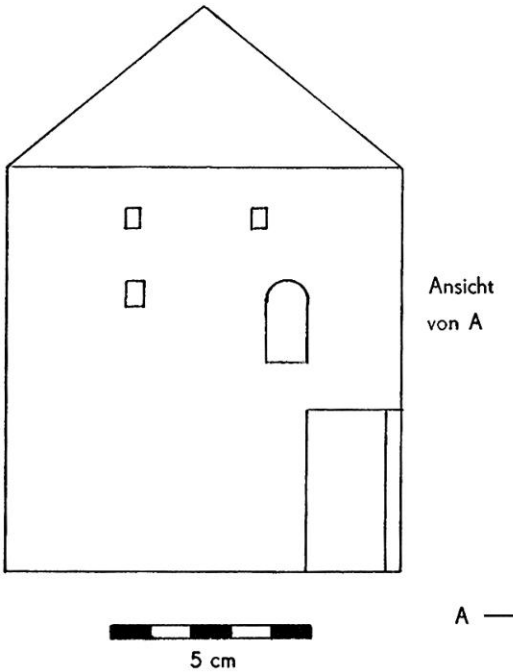
Auf unserer Zeichnung geben wir zwei Ansichten, die zum Bau genügen. Die Seite mit dem Tor ist zweimal anzufertigen. Von den anderen zwei Seiten ist in einer die Eingangstür in halber Höhe angebracht. Wie Sie die andere Seite gestalten, bleibt Ihnen überlassen. Im Original sind nur zwei kleine Fenster in dieser Wand vorhanden, die den beiden linken Fenstern auf der gezeichneten Ansicht entsprechen. Die Mauer kann beliebig lang sein. Die noch stehende Mauer in Marienberg ist 44 m lang. Soviel allgemeine Angaben. Wir werden nachfolgend wieder mit viel Bildern und weniger Text den Bau vorexerzieren. Für unsere Zeichnung haben wir die



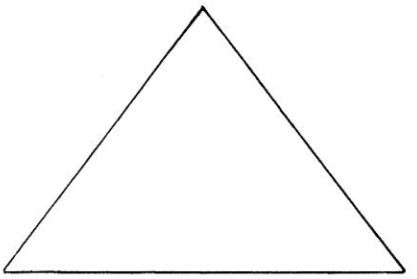


Nenngröße TT zugrundegelegt. Für H 0 müßte entsprechend umgerechnet werden. Aber dieses Tor ist schon im Maßstab 1:120 ein respektabler Brocken (ein Würfel von ca. 12 m Kantenlänge und einem Dachaufbau von ca. 5 m Höhe).

Als Material benötigen wir folgendes: 5 A u h a g e n - Mauerplatten 5/01, Karton 1 mm dick für das Dach, Pappe 2 mm dick für die Treppenstufen, in der Länge der Mauer eine Holzleiste 1,5 x 6 cm, in gleicher Länge ein Streifen Hartfaser 6 cm breit, weißes Zeichenpapier für Fensterrahmen, Leim, Farbe.

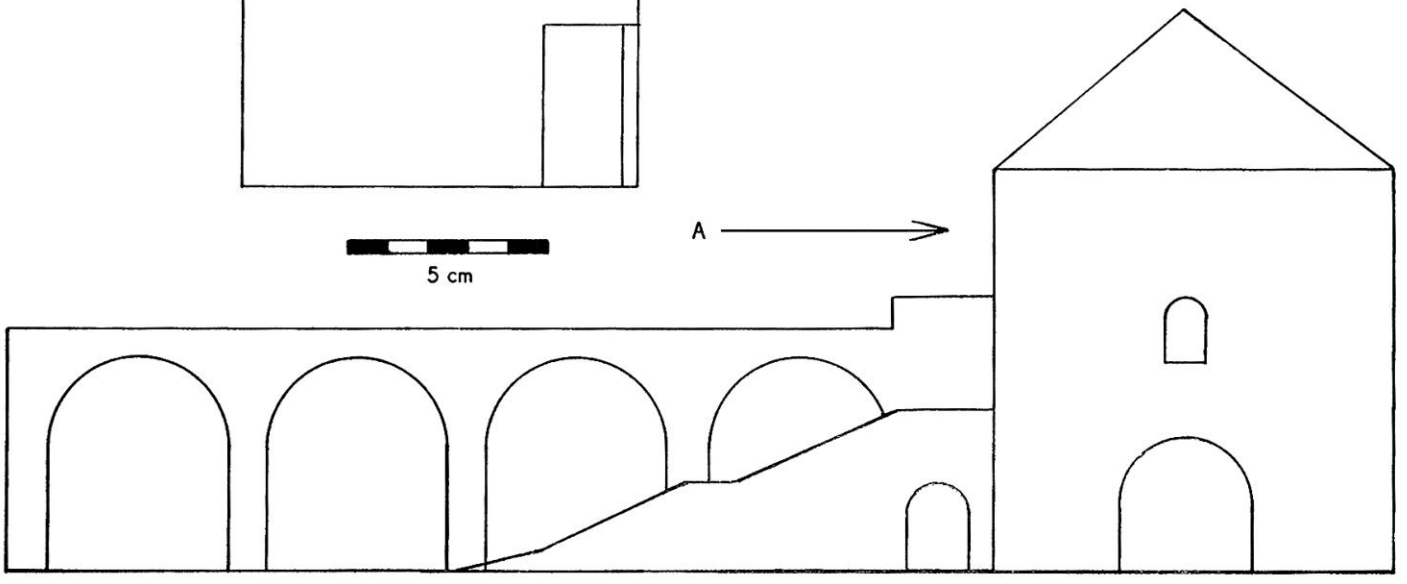


Ansicht von A

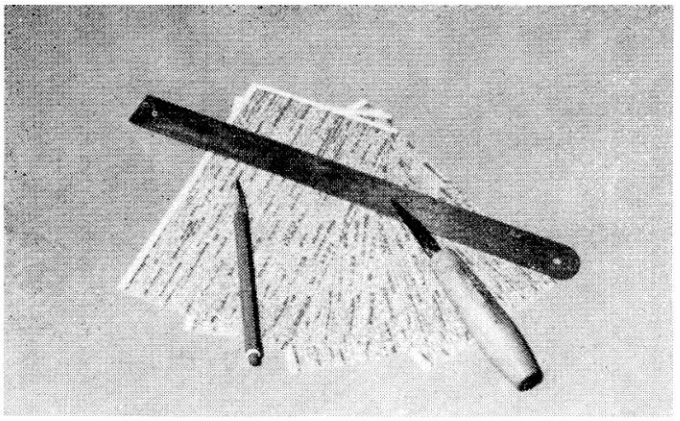


Dachabwicklung

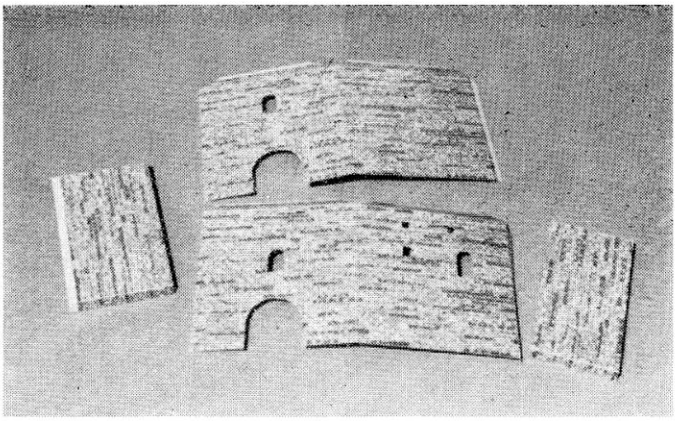
5 cm



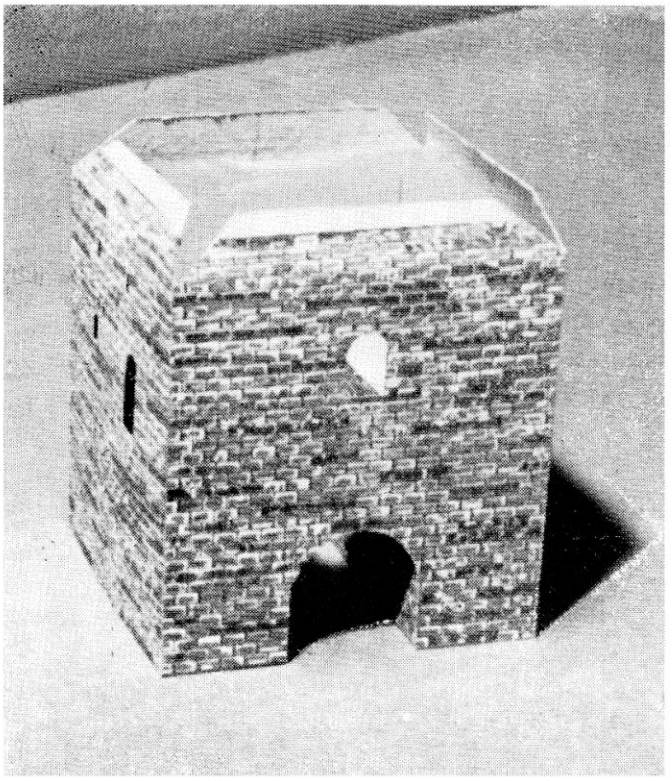
A



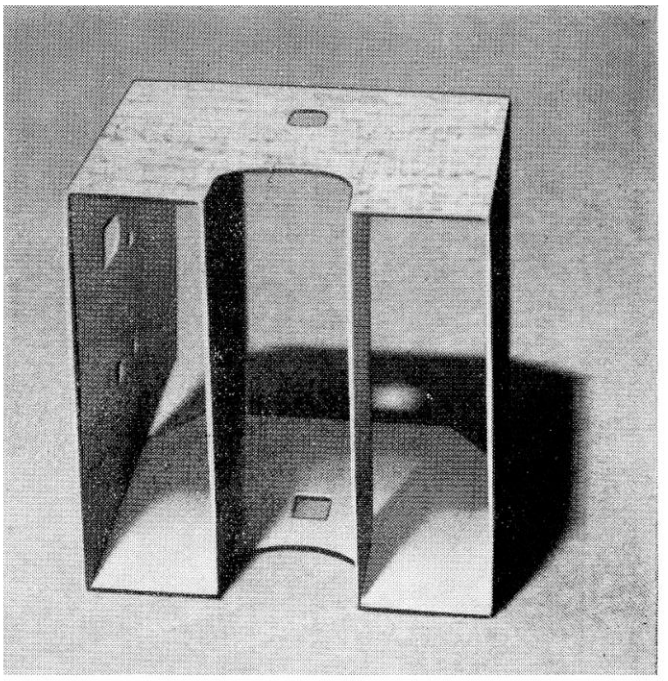
Material und Werkzeug werden bereitgelegt



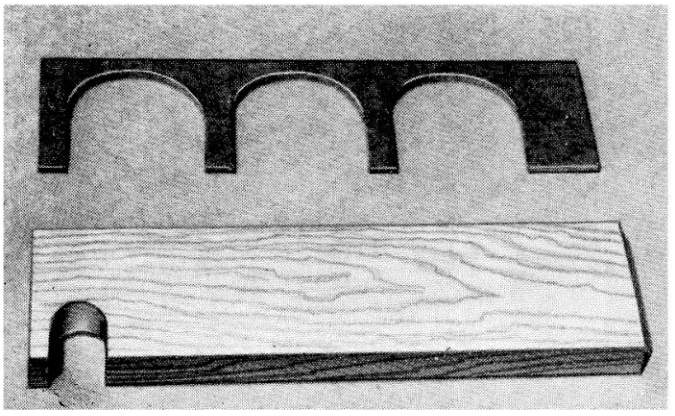
Nachdem die Maße von der Zeichnung auf die Mauerplatte übertragen wurden, werden die einzelnen Teile ausgeschnitten. Dabei ist zu beachten, daß man „von hinten" arbeiten muß, also von der Rückseite der Platten her.



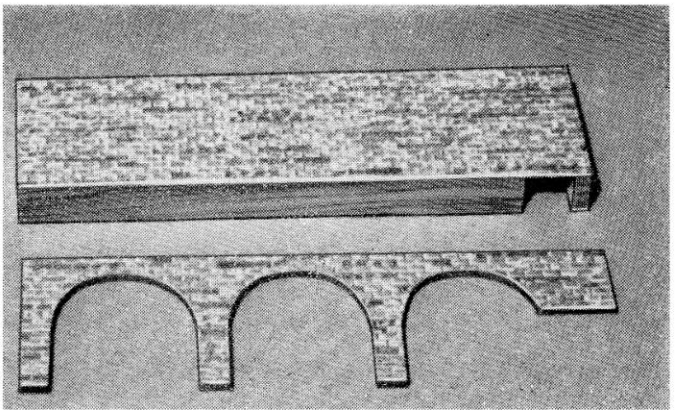
Unser Tor bereits zusammengeklebt



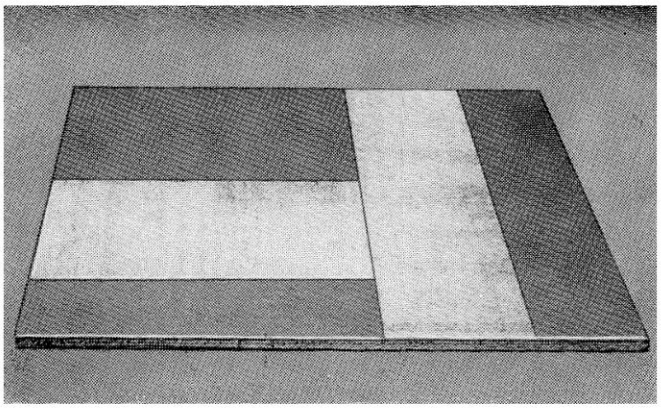
In die Tordurchfahrt werden als Seitenwände Streifen als Mauerplatten eingeklebt.



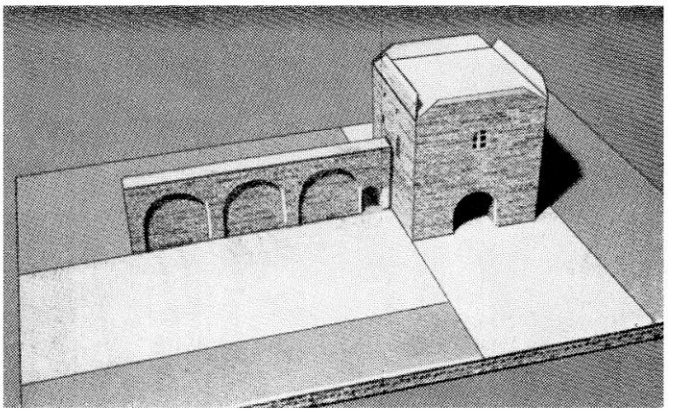
Die Holzteile für die Mauer sind zugeschnitten . . .



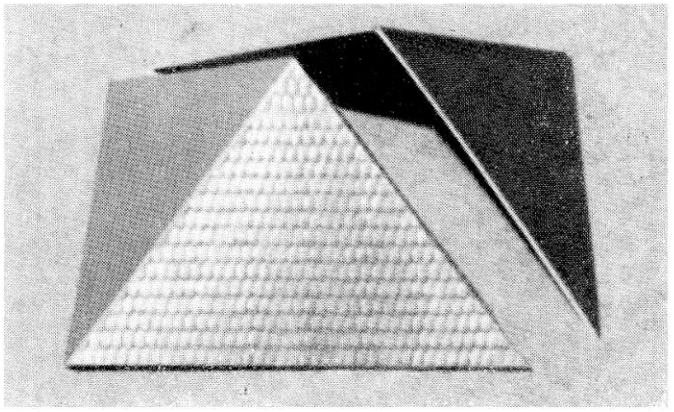
. . . und mit Mauerplatten überzogen



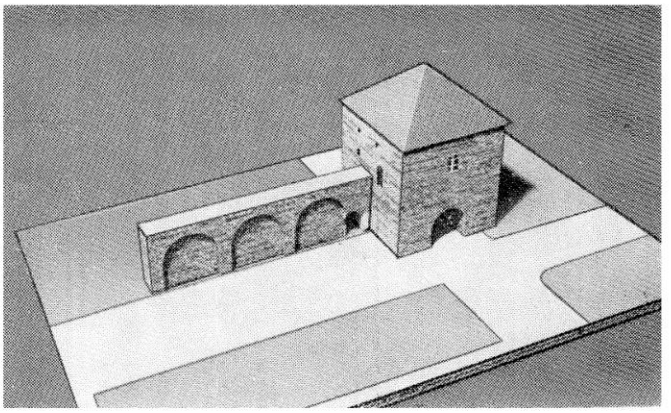
Inzwischen wird der Untergrund für den Einbau in die Anlage oder den Aufbau auf gesonderter Grundplatte vorbereitet: A u h a g e n - Straßenpflaster 5/05



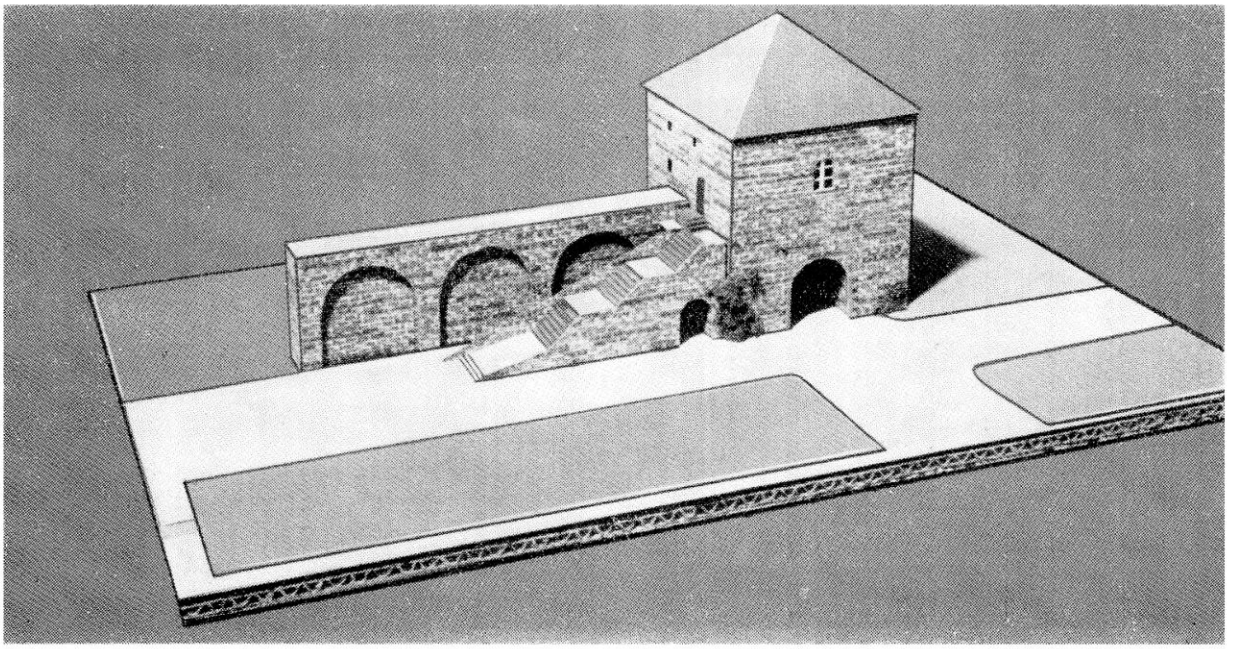
Tor und Mauer auf der Grundplatte befestigt. Vorher werden ins Tor Fenster und Türen eingeklebt und evtl. noch Zwischenböden aus stärkerer Pappe zur Verstärkung



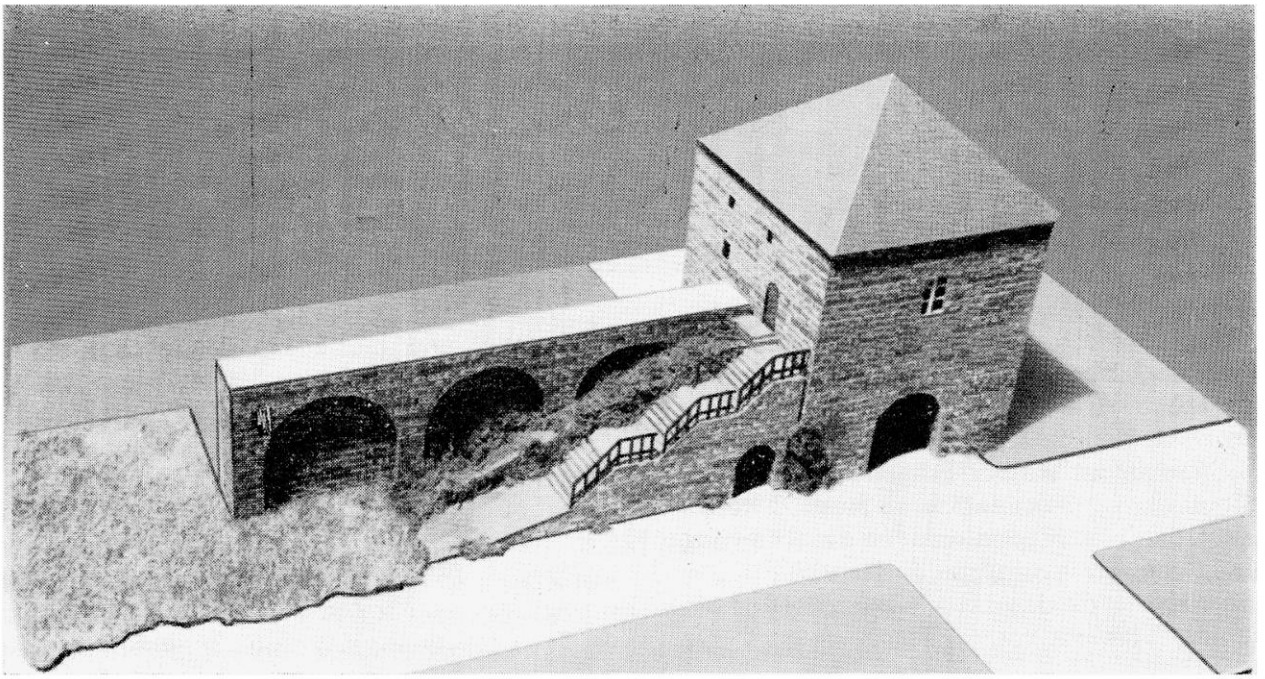
Das Dach wird aus einzelnen Segmenten entsprechend unserer gezeichneten Abwicklung zusammengeklebt.



Das Dach ist aufgesetzt. Die Mauer erhält nach oben einen Abschluß durch einen Streifen aus grauer Pappe (im Original ist dort aufbetoniert zum Schutz gegen Verwitterung)



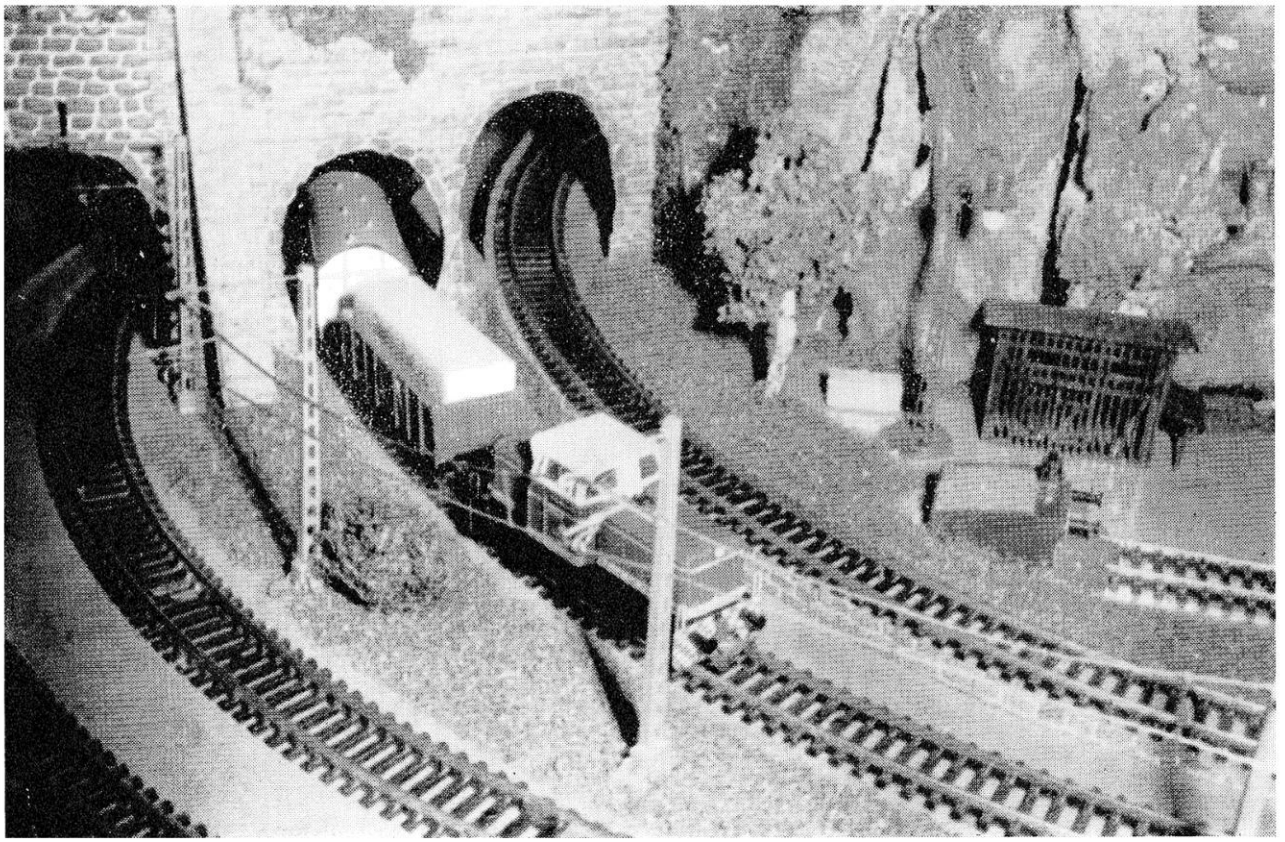
Das heikelste Kapitel ist die Treppe. Wir schneiden uns viele Pappstreifen von der Breite der Treppe und kleben diese abgestuft aufeinander. Die Vorderfront wird wiederum mit Mauerplatte 5/01 verkleidet.



Das fertige Modell!

Zur weiteren Vervollkommnung können Sie noch Dachrinnen, Fallrohre usw. anbringen. Die Standorte für die benachbarten Stadthäuser werden mit 2 mm dicker Pappe beklebt, um gleichzeitig die Fußwege zu modellieren.

Nun, liebe Modellbahnfreunde, viel Spaß beim Bauen! Wir erwarten Ihr Foto vom Zschopauer Tor, das Sie gebaut haben.



TT-Anlage eines Lesers

Aus unserem Lok-Angebot

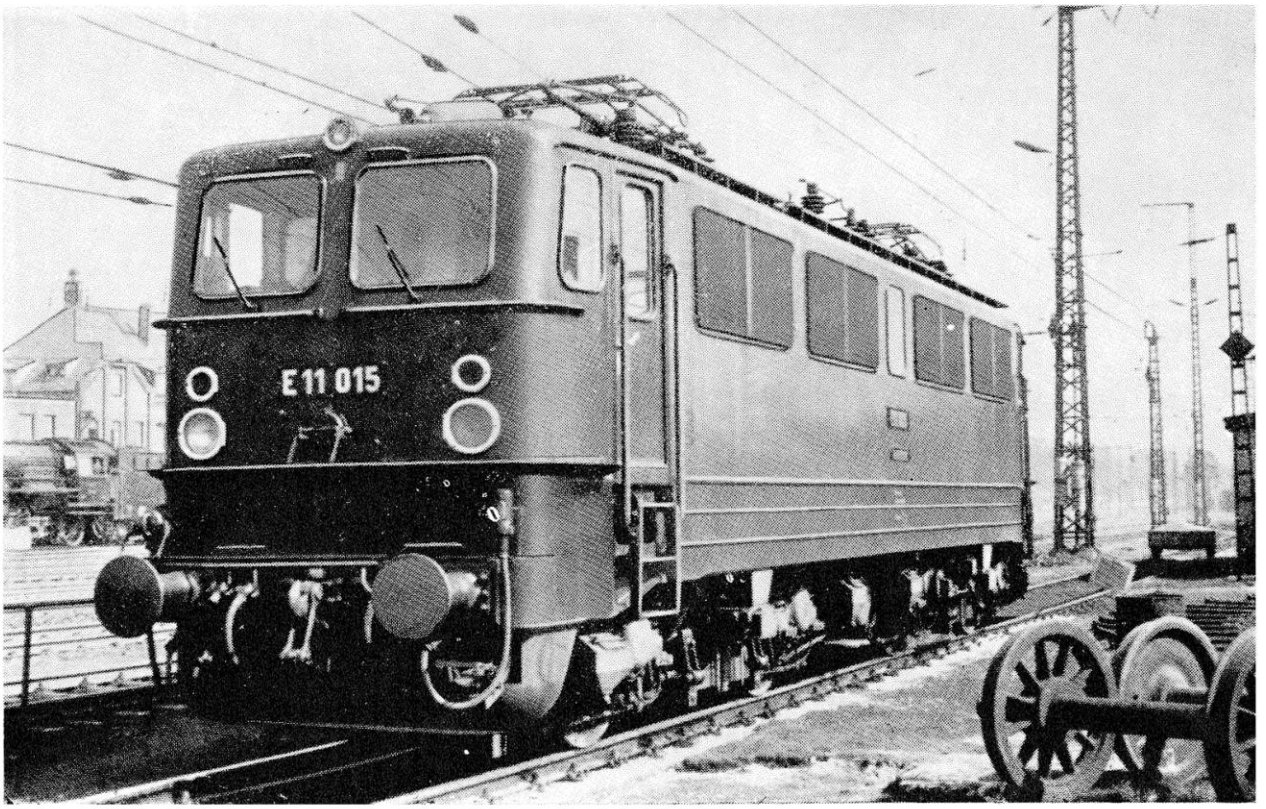
Elektrolok E 11

Vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler" Hennigsdorf entwickelt und gebaut, ist diese Lokomotive von den elektrifizierten Strecken der Deutschen Reichsbahn nicht mehr wegzudenken. Man findet sie vor Schnell-, Eil- und Personenzügen, ja verschiedentlich auch im Güterzugdienst. Von den Modellbahnfreunden der Nenngröße H 0 seit Jahren gewünscht, stellte der VEB PIKO zur Frühjahrsmesse 1969 das Modell dieser Lokomotive in bekannter Qualität vor.

Für die Modellbahnfreunde, die an den elektrifizierten Strecken der Deutschen Reichsbahn wohnen, ist die E 11 keine Unbekannte mehr. Aber auch den Modelleisenbahnern der nördlichen Bezirke unserer Republik wird die E 11 dank des VEB PIKO bald ein vertrautes Triebfahrzeug sein, zwar nur im Maßstab 1:87, doch in einer maßstabs- und vorbildgetreuen Ausführung, wie man es vom VEB PIKO nicht anders gewöhnt ist.

Vom Vorbild, der E 11 der Deutschen Reichsbahn, ist zu berichten, daß 1961 die ersten beiden Probelokomotiven E 11 001 und E 11 002 dem Auftraggeber zur Erprobung übergeben werden konnten. Es handelt sich hierbei um eine Drehgestellokomotive der Achsfolge Bo'Bo' für das Stromsystem 16 2/3 Hz, 15 kV. Während die E 11 001 für eine Höchtsgeschwindigkeit von v_{max} = 120 km/h ausgelegt war, erreichte die E 11 002 eine Höchstgeschwindigkeit von v_{max} = 140 km/h. Letztere war mit einem neuartigen Gummiringantrieb ausgerüstet worden. Der Probebetrieb verlief zufriedenstellend, so daß mit nur wenigen Änderungen im Fahrzeug- und elektrischen Teil die Serienproduktion aufgenommen werden konnte. Für den Betrachter unterscheiden sich die Probelokomotiven von den Serienfahrzeugen rein äußerlich – abgesehen von der Lokomotivnummer – durch die Lüfterlamellen. Die E 11 001 und E 11 002 haben waagerechte Lüftergitter, die Fahrzeuge ab E 11 003 jedoch senkrechte Lüftergitter. Später wurde dann noch die Schürze unterhalb der Pufferbohle weggelassen, so daß das Vorbild – und demzufolge auch das Modell –, die E 11 022, keine Schürze mehr aufweisen.

Die elektrischen Lokomotiven der Baureihe E 11 zeichnen sich durch sehr gute Laufeigenschaften aus und sind sehr leistungsfähig. Schnellzüge von 600 t werden von ihnen in der Waagerechten mit v = 120 km/h befördert. Sie sind auch in der Lage, Güterzüge bis zu 1200 t wegzuziehen!

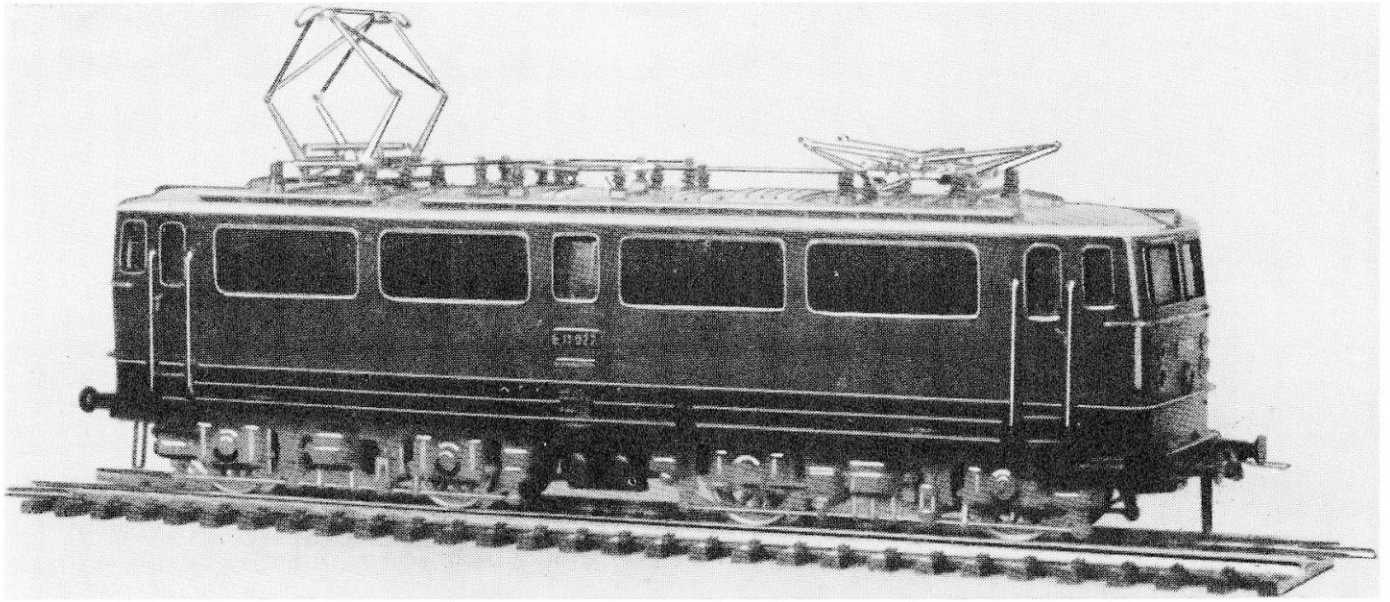


Wie vom VEB PIKO nicht anders zu erwarten, entspricht das Modell in allen Einzelheiten seinem Vorbild – der E 11 022 der Deutschen Reichsbahn. Am Gehäuse wurden alle Details maßstäblich genau nachgebildet. An den Stirnseiten findet man in Fahrtrichtung jeweils ein beleuchtetes Dreispitzensignal, während bei Wechsel der Fahrtrichtung dieses erlischt und die über den beiden unteren Stirnlampen befindlichen Schlußlampen rot aufleuchten. Selbst die Scheibenwischer fehlen an den Stirnseiten nicht! Auch das Dach ist in allen Einzelheiten nachgebildet, was auch auf die Anordnung der Isolatoren zutrifft. Die Griffstangen an den Einstiegstüren und an den Stirnseiten sind gesondert angebracht. Eine Neuerung, die sicher begrüßt werden wird, wurde erstmals bei diesem Modell angewendet – vollelastische Puffer aus Weichplaste!
Auch die Drehgestelle wurden mit allen Einzelheiten des großen Vorbildes versehen. Beide Drehgestelle sind in ihrer Ausführung unterschiedlich, genau dem Vorbild entsprechend – eben „unübertroffene Vorbildtreue"!!

Im technologischen Aufbau entspricht das Modell dem der E 44. Übernommen wurden auch die bewährten Drehgestellgetriebe mit eingebautem Permanentfeldmotor, womit der Standardisierung und Einschränkung der Ersatzteile Rechnung getragen wurde. Über das geräuscharme Stirnradgetriebe werden alle vier Achsen angetrieben. Damit wird eine gute Stromabnahme und in Verbindung mit der Eigenmasse des Modells sehr gute Zugleistungen erreicht. Die Fahrnennspannung beträgt 12 V.

Wie bei Modellen von elektrischen Lokomotiven üblich, kann auch bei diesem PIKO-Modell der Fahrstrom aus den beiden Fahrschienen oder über eine Fahrschiene und die Oberleitung entnommen werden. Durch Blattfedern erfolgt die Stromabnahme von den Rädern. Auf dem Dach des Modells befindet sich eine geschlitzte Schaltachse, womit die Stromabnahme auf Oberleitungsbetrieb umgestellt werden kann. Die Dachstromabnehmer sind selbstverständlich federnd angeordnet, so daß jederzeit eine sichere Stromabnahme gewährleistet ist. Das Modell entspricht in seiner farblichen Ausführung seinem Vorbild: Dach hellgrau, Lokomotivkasten grün und Drehgestelle signalrot.

Mit dem Modell der E 11 stehen dem Modelleisenbahnern nunmehr 3 Modelle elektrischer Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn für die verschiedensten Betriebsaufgaben auf Modellbahnanlagen zur Verfügung. Für den Rangierdienst und den Nebenbahndienst kann die E 69 05 verwendet werden, für den Personen- und Güterzugdienst das PIKO-Modell der E 44 131 und für den Schnellzug-, Eilzug- und Eilgüterzugdienst kann nunmehr das PIKO-Modell der E 11 022 eingesetzt werden.



Technische Daten des Vorbildes:

Länge über Puffer:	16 260 mm
Achsfolge:	Bo'Bo'
Stromsystem:	16 2/3 Hz, 15 kV
Dienstmasse:	82,5 t
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h
Dauerzugkraft:	9200 kp
Dauerleistung:	2740 kW
Fahrmotore:	4

Technische Daten des PIKO-Modells:

Maßstab:	1:87
Länge über Puffer:	187 mm
kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser:	380 mm
Achsfolge:	Bo'Bo'
angetriebene Achsen:	4
Fahrbetrieb:	Gleichstrom
Nennspannung:	12 V

Pollo adé ! !

Verkehrsträgerwechsel auf der „Prignitzer Schmalspurbahn"

Viele Schmalspurbahnfreunde werden sich bei den Veröffentlichungen des Modellbahnfreundes Hübner in den Heften 26 und 27/68 an schöne Stunden auf der nun schon „ehemaligen" Prignitzer Schmalspurbahn erinnern.

Die rege Anteilnahme der Bevölkerung an der letzten Fahrt des „Pollo" kam auch durch diese Widmung an dem VT 143 zum Ausdruck

Nachdem 1948 die Strecke Vieseke–Kreuzweg und 1968 die Strecke Lindenberg–Glöwen stillgelegt wurden, ist nun seit dem 31. Mai 1969 nach 72jährigem Betrieb auf den bisher noch verbliebenen Strecken zwischen Kyritz, Perleberg, Pritzwalk, Breddin und Lindenberg der Verkehr eingestellt worden.

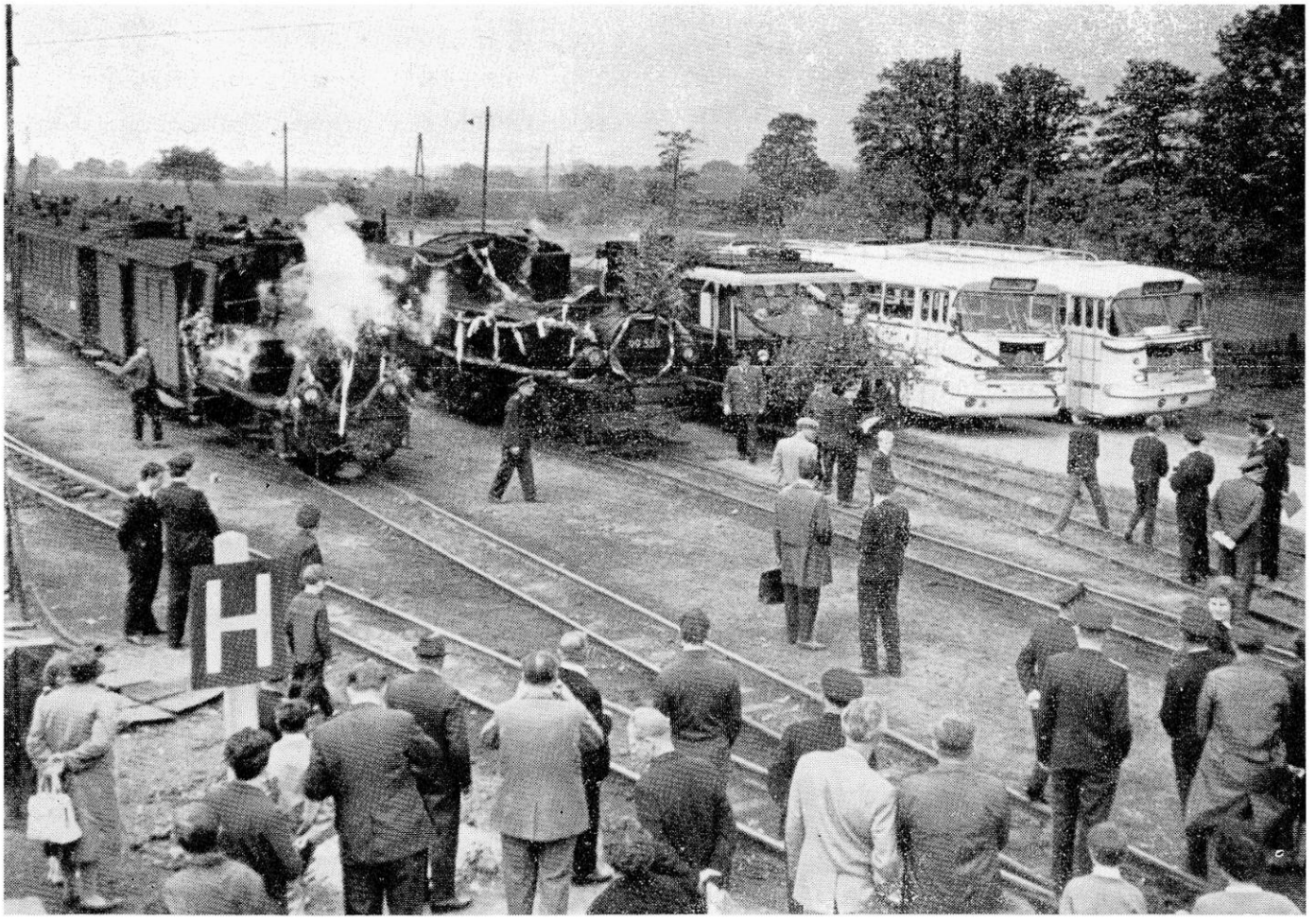
Zu den Feierlichkeiten, bei denen auch die besten Eisenbahner durch Auszeichnungen geehrt wurden, trafen am 1. Juni 1969 drei Sonderzüge aus Kyritz, Perleberg und Pritzwalk entsprechend einem Sonderfahrplan, festlich geschmückt und pünktlich ab 10.30 Uhr immer im Abstand von 5 Minuten in Lindenberg ein. Diese letzten Züge der Schmalspurbahn wurden von den Loks 99 4511 aus Kyritz, der 99 557 aus Perleberg und dem VT 133 525 aus Pritzwalk gefahren.

Vor der imposanten Kulisse der letztmalig aufgestellten Züge und zweier Sonderomnibusse des VEB Kraftverkehr zur 1. Jubiläumsfahrt wurde die feierliche Übergabe der Verkehrsaufgaben von der „Schiene" auf die „Straße" durch den Vizepräsidenten der RbD Schwerin, Herrn Martin Klemt im Beisein vieler Eisenbahner, Gäste und Teilnehmer der letzten Fahrt vollzogen.

Mit der letzten Fahrt des im Volksmund „Pollo" genannten Schmalspurbähn'les wurde am 1. Juni 1969 ein Streckennetz endgültig stillgelegt, welches nach dem Endausbau im Jahre 1912 eine Gesamtlänge von 93 km hatte.

Zur Erinnerung an die nun leider vergangene Romantik der Schmalspurbahn und an die Teilnahme an der letzten Fahrt des „Pollo" wurden Sonderkarten zum Aufkleben der letzten Fahrkarte und eine interessante Jubiläumsschrift über die Prignitzer Schmalspurbahn an alle Teilnehmer abgegeben.

Die 994511 mit dem Sonderzug, kurz vor der Abfahrt zum letzten Male von Kyritz nach Lindenberg



Vor der imposanten Kulisse der aufgestellten, geschmückten Fahrzeuge fand die feierliche Übergabe der Verkehrsaufgaben an den VEB Kraftverkehr statt

Elektronik als Lehrspielzeug

Vom einfachen Stromkreis bis zur Schmitt-Trigger-Schaltung

Das Angebot für Spiel und Hobby hat sich in zunehmendem Maße neue technologische Entwicklungen zu eigen gemacht. Es gibt hoch perfektionierte Auto-Rennspiele, Computer, Funkfernsteuerungen, und bald wird es auch sprechende Puppen geben.

Die Hersteller von Funkfernsteuerungsanlagen, die auch als Selbstbausätze geliefert werden, versprechen sich breite Anwendungsgebiete, was bei der Leistung und der Reichweite dieser Anlagen verständlich ist. Allein im hoch technisierten Spielzeug ist jedoch nicht der wegweisende Ausdruck unserer Epoche zu sehen. Wirklich konfrontiert werden wir mit dem elektronischen Zeitalter erst anhand des Elektronik-Baukastens der Firma Hädrich, KG. Mit ihm kann gezeigt werden, wie elektronische Probleme mit Hilfe weniger Hauptelemente bearbeitet und gelöst werden. Wenn früher verschiedene Spiele die Aufzählung der Nebenflüsse der Elbe zur Aufgabe stellten, so verlangt die neue Zeit schon im Spiel lernen, Schaltbilder zu lesen. Diese Aufgabe wird mit dem neuen Elektronik-Baukasten in hervorragender Weise vermittelt, der die logische und praktische Grundlage einer spielerischen, aber auch die taktische Einführung in die Welt der Elektronik darstellt. Das Baukasten-System besteht aus einer Lochplatte mit 10 mm Raster, in die nach dem Schaltplan die elektronischen Bauelemente aufgesteckt werden, die mit Kunststoffträgern versehen sind. Die Verbundung der jeweiligen Bauelemente geschieht durch Klemmverbindung. Mit Hilfe neuartiger Verbindungsstücke können mehrere Loch- und Batterieplatten miteinander verbunden werden.

Die Spannungsquelle bilden in Reihe geschaltete Monozellen von je 1,5 V, von denen je nach Versuch bis zu 4 verwendet werden. Zur Ausstattung gehören zwei NF-Transistoren, ein HF-Transistor, zwei Spulensätze für Mittel- und Langwelle, Widerstände, Kopfhörer, Kondensatoren, Lochplatten u. a. Der „Elektronik 1" wird in einer geschmackvollen Plastverpackung mit einem Preis von 65,– Mark angeboten.

Ausbaufähiges Lehrspielzeug

„Elektronik 1" ist in jeder Hinsicht weiter ausbaufähig, was schon aus seiner Zusatzbezeichnung hervorgeht. Die Experimente können schnell und übersichtlich durchgeführt werden und reichen vom einfachen Stromkreis über Versuche mit Germaniumdioden und Transistoren bis zur komplexen Schaltung eines Dedektors, eines Audio-Empfängers, Hoch- und Niederfrequenzverstärkers bis zu Versuchen mit RC-Gliedern, Tongeneratoren und der Schmitt-Trigger-Schaltung.

Es ist vorauszusehen, daß viele Schüler im „Elektronik 1" einen Helfer finden, um zu Hause oder in der Gemeinschaft Arbeiten zu wiederholen und zu erweitern, was im naturwissenschaftlichen Schulunterricht bereits erprobt wurde. Das Kind zwischen 10 und 14 Jahren will entdecken, versuchen und bewußt lernen! Deshalb hat die Wahl des richtigen Spielzeugs große Bedeutung. Elektronisches Lehrspielzeug gibt dem Kind die Möglichkeit, sich Einblicke in die Funktion und Zusammenhänge zu verschaffen und damit die eigene Fantasie und das logische Denken zu fördern und zu entwickeln.

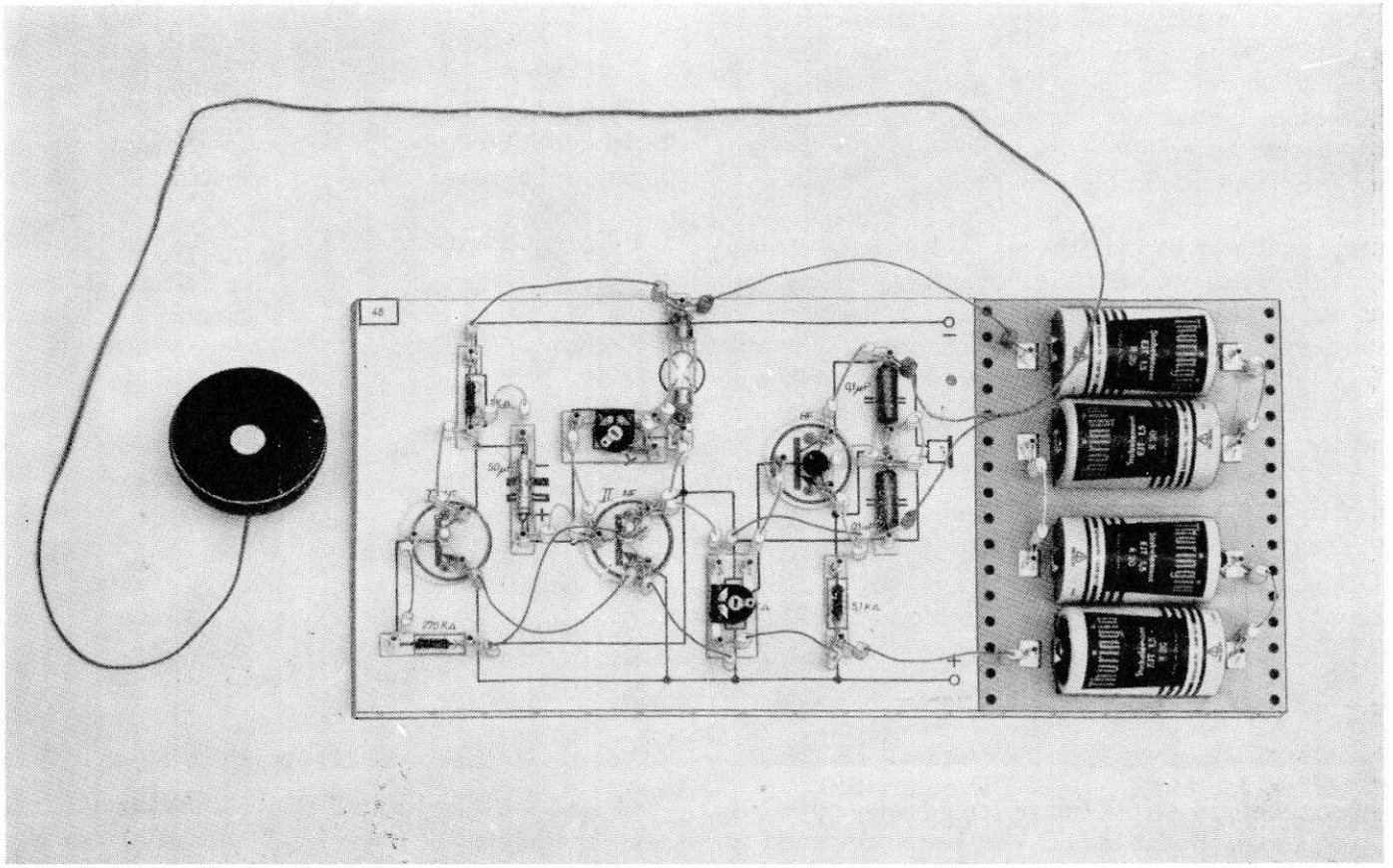
Handel disponiert unterschiedlich

Leider scheint das einigen Großhandelseinkäufern noch nicht klar zu sein, vielleicht haben sie auch zu wenig Beziehung zur neuen Technik, denn die Dispositionen des Handels sind sehr unterschiedlich. 3000 Stück wurden vom GHB Leipzig für das 2. Halbjahr 1969 disponiert, während die Niederlassung Gera mit 30 Stück ihren Bezirk versorgen will. Die Niederlassungen Frankfurt, Neu-Brandenburg, Suhl und Karl-Marx-Stadt haben überhaupt nichts disponiert und das Angebot vorsorglich lieber dem ZHU Centrum überlassen. Dabei ist dieser Baukasten auf Grund seines speziellen Beratungsaufwandes ein ausgesprochener Artikel für den Fachhandel.

Sehen denn die verantwortlichen Großhandelseinkäufer dieser Bezirke die Verbesserung der Versorgung nur darin, mehr Spielzeug mit hoher Perfektion anzubieten, das sich zwar durch allerlei fertige Effekte und Repräsentation auszeichnet, aber im allgemeinen der schöpferischen Entfaltung der Fantasie weniger Raum läßt. Diese Fantasie der Kinder frühzeitig zielgerichtet zu entwickeln, muß doch nicht zuletzt im Bezirk Gera, dem Zentrum der Feinmechanik und optischen Industrie unserer Republik, ein eminent wichtiges Anliegen in unserem elektronischen Zeitalter sein und die Verantwortlichen zur Korrektur ihrer Haltung veranlassen.

k

elektronik 1
transistor
baukastensystem



MODELLFLUG UND BASTELN

V. Havel-Kriterium

DDR-offener Wettkampf für Freiflugmodelle

Zum 5. Male war die Havelstadt Brandenburg Austragungsort des nun schon traditionellen DDR-offenen Wettkampfes. Erstmalig waren durch den Veranstalter, dem GST-Bezirksvorstand Potsdam, auch Jugendklassen ausgeschrieben worden. Diese Neuerung brachte zwar einige Probleme mit sich, bewies aber, wie richtig es ist, die Jugend stärker zu fördern. Eine hohe Zahl von Meldungen war eingegangen. So waren insgesamt 85 Teilnehmer am Start. Reibungslos war der Wettkampfablauf. Es ist erfreulich, daß neben den großen Favoriten auch die Jugend um den Sieg kämpfte. Trotz eines relativ ungünstigen Wetters gab es ein Stechen, um den Gesamtsieger zu ermitteln. Verdient holte sich der Kamerad Reinhard Schulz den Titel.

Insgesamt war es ein schöner Wettkampf mit recht guten Ergebnissen. Für die Auswahlmannschaft war es das erste Ausscheidungsfliegen für die Nominierung zur diesjährigen Weltmeisterschaft. Für alle Teilnehmer gab es schöne Erinnerungswimpel, eine Neuerung, der sich in Zukunft auch andere Veranstalter von Wettkämpfen anschließen sollten.

Die wichtigsten Ergebnisse:

F 1 A Allgemeine Klasse

1. Schulz, Reinhard	Erfurt	900/240/199
2. Brandenburg, Horst	Potsdam	900/219
3. Hirschel, Matthias	Gera	830

F 1 B Allgemeine Klasse

1. Dohne, Wolfgang	Frankfurt	900/240/183
2. Löffler, Joachim	Dresden	860
3. Strys, Fritz	Halle	856

F 1 C Allgemeine Klasse

1. Antoni, Horst	Erfurt	900/207
2. Schmeling, Günter	Erfurt	881
3. Engelhardt, Klaus	Gera	879

F 1 A Junioren-Klasse

1. Schumacher, Joachim	Potsdam	770
2. Glißmann, Raimund	Potsdam	640
3. Bünger, Bert	Potsdam	599

F 1 B Junioren-Klasse

1. Thiermann, Dieter	Dresden	781
2. Schmidt, Wolfgang	Erfurt	655
3. Gabrecht, Klaus	Potsdam	302

F 1 C Junioren-Klasse

1. Schade, Lothar	Frankfurt	541
2. Benthin, Wolfgang	Potsdam	308
3. Sachse, Wilfried	Dresden	268

F 1 A Jugend

1. Paschmionka, Jürgen	Halle	559
2. Kutschke, Jochen	Potsdam	526
3. Glißmann, Uwe	Potsdam	484

F 1 B Jugend

1. Gräber, Lutz	Frankfurt	598
2. Werner, Hans-Jürgen	Frankfurt	454
3. Janowski, Ingo	Frankfurt	305

S.

Fachsimpeln zwischen Klaus Engelhardt und Achim Benthin, 2 Könnern in der Klasse F 1 C

Hans-Jürgen Werner vom Bezirk Frankfurt/Oder belegte mit 14 Jahren den 2. Platz in der Jugendwertung

Lutz Gräber, der Sieger in der Klasse F 1 B Jugend, hier beim Aufziehen des Gummimotors seines Modells

In wenigen Zeilen

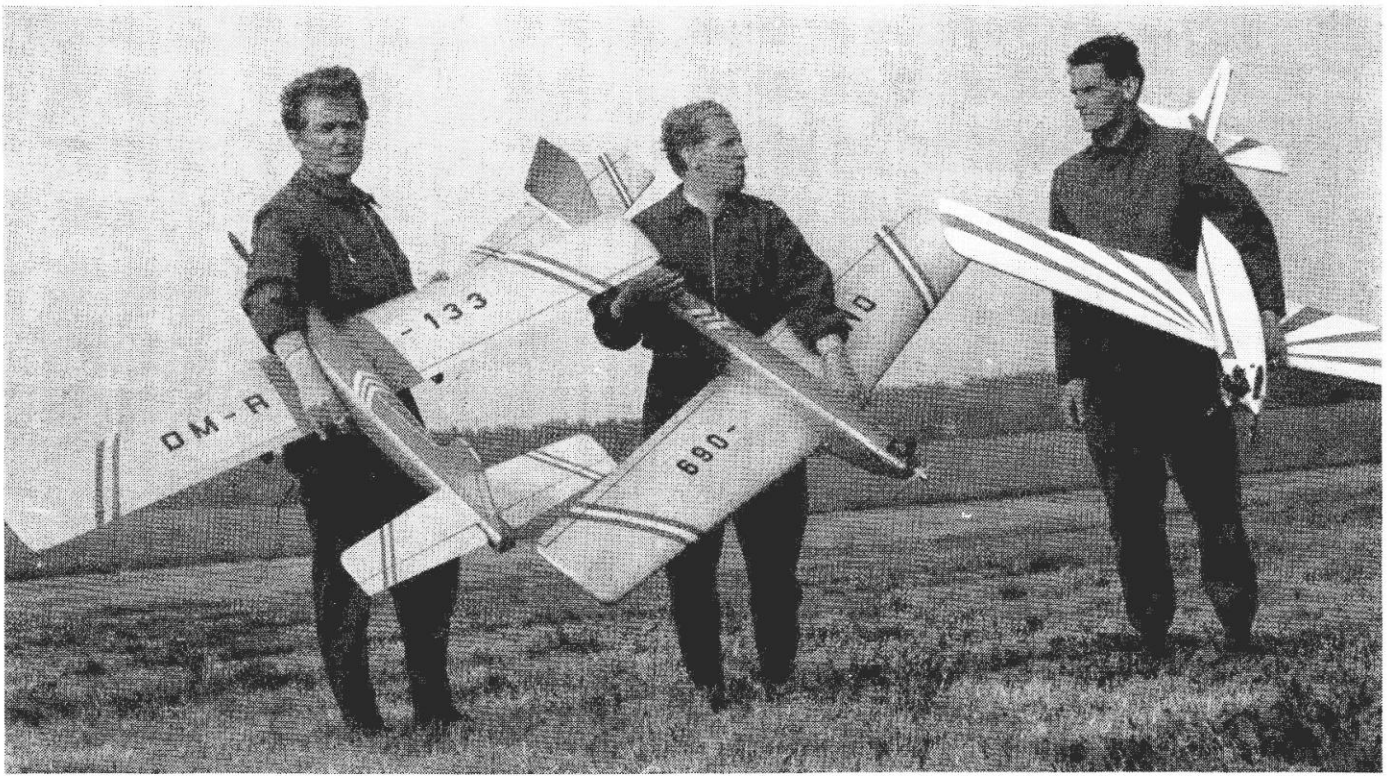
Am 8. und 9. März fand an der Flugsportschule Schönhagen der erste DDR-offene Wettkampf dieses Jahres statt. Gestartet wurde in der Klasse „Coup d' Hiver". Wenn auch die Beteiligung noch gering war, so kämpften alle trotz schlechter Witterungsverhältnisse mit viel Begeisterung um den Sieg. 1. Siebert, Helmut, Leipzig 425 Punkte; 2. Rähm, Peter, Frankfurt 416 Punkte; 3. Ritter, Karl-Heinz, Leipzig 382 Punkte.

Die neue Fassung des Code-Sportifs ist demnächst über die Bezirksvorstände der GST erhältlich. Eine Wettkampfvorschrift für die internationalen Klassen wird z. Zt. erarbeitet und ab 1970 eingeführt.

Für 1969 wird eine neue Richtlinie für das Modellflugleistungsabzeichen des Aeroklubs der DDR gültig. Die Tabelle über die Bedingungen zeigt im Anhang, daß eine neue einheitliche Klassenbezeichnung und eine Erweiterung damit verbunden ist. Die genaue Richtlinie ist über die Bezirksvorstände erhältlich.

Zu Pfingsten war Blankenburg im Harz wieder Austragungsstätte des traditionellen RC-Wettkampfes. Gestartet wurde in allen RC-Klassen. Der Wettkampf zeigte einen weiteren Leistungsanstieg im RC-Flug. Aber auch viele ungelöste Probleme wurden sichtbar. Fehlendes Material und Zubehör für den RC-Flug, fehlende Baupläne und Informationen behindern in starkem Maße einen weiteren Aufschwung in diesem schönen Sport. Bewundern muß man immer wieder die Aktivität und Ausdauer der Kameraden.

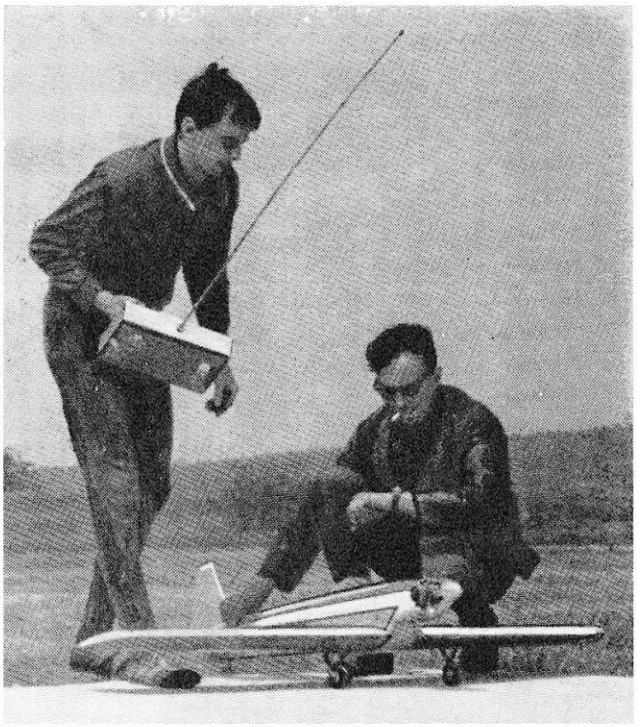
Bilder vom RC-Wettkampf Blankenburg

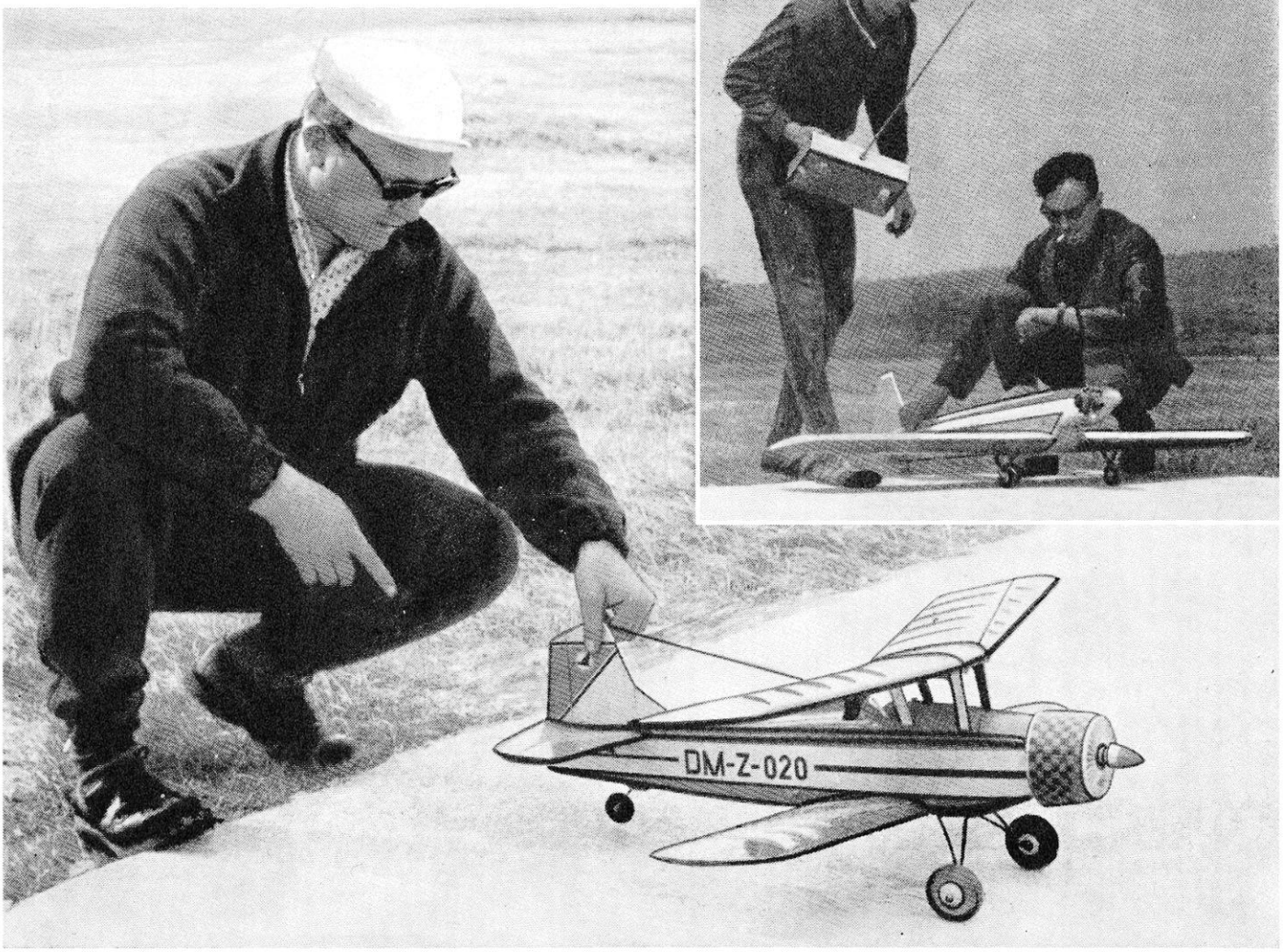


Die 3 Erstplazierten in der Klasse F 3 A
In der Mitte der Sieger Immo Fischer aus Dresden, links Ronald Fischer, der den 2. Platz belegte und rechts im Bild Erich Wenisch kam auf Platz 3

Lutz Schramm, Erfurt, flog außer Konkurrenz. Seine Flüge begeisterten die Zuschauer. Leider ging dieses hervorragende Modell bei der letzten Vorführung einer Fuchsjagd, die er zusammen mit Karl-Heinz Helling ausführte, durch Zusammenstoß in der Luft zu Bruch.

Dieses Doppelrumpfmodell von Johannes Meier aus Dresden zeigte gute Flugeigenschaften. Er belegte damit in seiner Klasse den 3. Platz.





Das Bild zeigt einen naturgetreuen Nachbau des amerikanischen Kunstflugzeuges „Little Tood", entwickelt und gebaut von Wolfgang Blüthgen und Horst Hoffmann aus Cottbus. Lutz Schramm flog dieses mit einer Graupner Proportionalanlage ausgerüstete Modell zur Freude der zahlreichen Zuschauer.
Ein schönes Modell, gekonnt geflogen.

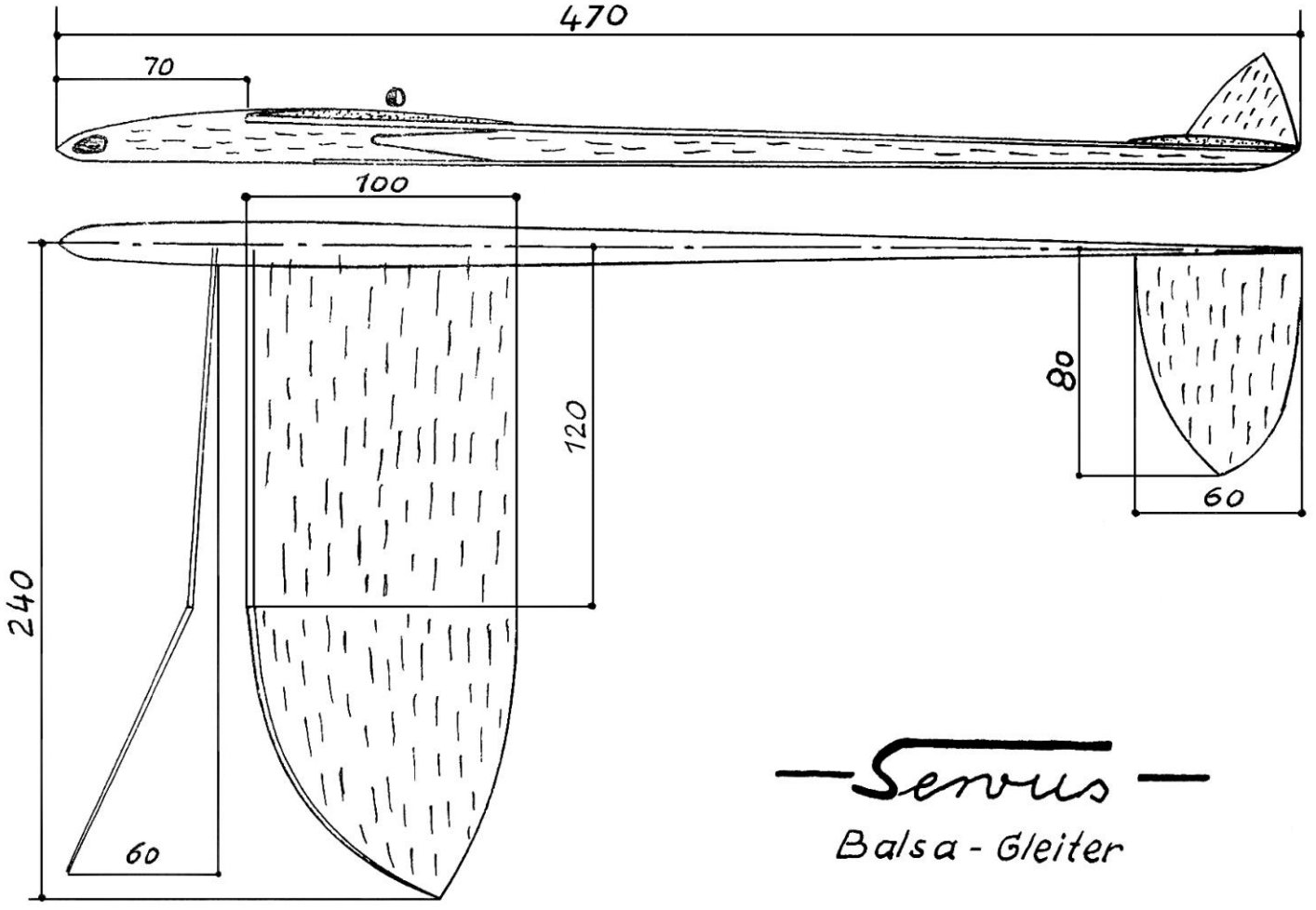
Balsa-Gleiter „Servus"

Der Name ist ein Kompliment für den Konstrukteur. Beim Alpen-Pokal-Fliegen 1968 in Österreich flog so ein kleiner Gleiter immer zum Spaß der Teilnehmer herum. Alle bestaunten die Flugleistungen. Dann schaute ich mir das „Ding" ein wenig genauer an. Wolfgang Zach, ein bekannter Modellflieger aus Österreich, schleuderte den kleinen Vogel auf 30–40 m Höhe. Ich stoppte des öfteren die Zeit. Immer waren es 50–60 Sekunden. Bereitwilligst übersandte er mir später eine Skizze dieses kleinen aber tüchtigen Modells.

Das Modell ist voll aus Balsa gebaut. Die Tragflächenvorderkanten sind durch eine 2 x 3 Kiefernleiste verstärkt. Für das Leitwerk ist Balsaholz weich zu verwenden. Das Vorderteil des Rumpfes besteht aus 5 mm Sperrholz, auf das von beiden Seiten eine Balsabeplankung aufgebracht ist. Der weitere Rumpf ist aus 2 mm Brettchen im Kasten verleimt.

So ist wichtig darauf zu achten, daß der Schränkungswinkel 0° beträgt. Dadurch wird beim Schleuderstart ein steiler Steigflug erreicht. Beim Einfliegen muß der Steigflug links und der Gleitflug rechts sein. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um einen guten Übergang zum Gleitflug zu erreichen.

Interessenten können eine Lichtpause dieses Bauplanes im Maßstab 1:1 bei Kurt Seeger, 18 Brandenburg/Havel, Wilhelmsdorfer Landstraße 54, erwerben.



MODELL

BAUKÄSTEN
BAUPLÄNE
ZUBEHÖR
ELEKTRONIK

PGH HAWEGE · 6114 SCHÖNBRUNN

MODELLBAU-DAS HOBBY